ЛМ
Г 46

Р. ГИБСОН и М. ПРЕНДЕРГАСТ

ГЕРМАНСКАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА 1914—1918 гг.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА — 1935

Срок возврата
книги:

THE GERMAN SUBMARINE WAR 1914—1918

BY

R. H. GIBSON
author of „Three Years of Naval Warfare“

AND

MAURICE PRENDERGAST
editor of „Jane's Fighting Ships“, 1916—1921

With a Foreword by
ADMIRAL OF THE FLEET
EARL JELLICOE

LONDON
CONSTABLE AND CO LTD

ЛМ
Г46

Р. ГИБСОН и М. ПРЕНДЕРГАСТ

ГЕРМАНСКАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА 1914—1918 гг.

ПЕРЕВОД С АНГЛИЙСКОГО

Со вступительной статьей
А. АЛЕКСАНДРОВА

ОБ'ЕДИНЕННАЯ
БИБЛИОТЕКА
И. К. П.
164313

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва—1935

Р. ГИБСОН и М. ПРЕНДЕРГАСТ — Германская подводная война 1914—1918 гг. (R. Gibson and M. Prendergast „The German Submarine War 1914—1918“).

Перевод с английского. Со вступительной статьей А. Александрова.

Авторы труда, используя многочисленные английские и ряд германских источников, излагают развитие боевой деятельности германских подводных лодок в течение всей мировой войны, начиная с первого выхода лодок из базы на Гельголанде 2 августа 1914 г. для несения дозорной службы и кончая сдачей германского флота союзникам. Одновременно описываются постепенное развитие противолодочных средств и приемов борьбы с лодками, их применение британским флотом и случаи гибели лодок.

Труд охватывает события „подводной войны“ главным образом на тех морских театрах, где лодки имели непосредственное соприкосновение с британским флотом, т. е. на Северном море, в северной части Атлантического океана и на Средиземном море.

Наряду с описанием операций подводных лодок авторы приводят подробные данные, характеризующие состояние подводного флота Германии по месяцам в продолжение всей войны — вступление подводных лодок в строй, число лодок в походах, в портах, число случаев гибели, — а также потери торгового флота союзников.

Авторы проводят повсюду ту основную мысль, что подводные лодки были подавлены мерами противолодочной борьбы, проводившимися британским флотом.

Вступительная статья А. Александрова дает общую характеристику деятельности подводных лодок и их роли в событиях на море во время мировой войны и вскрывает тенденциозность и предвзятость точки зрения авторов, инспирированной британским адмиралтейством.

Перевод с английского А. Ждан-Пушкина в обработке А. Таубе (главы II — XIV) и Г. Лохтина (глава I, приложения, карты, составление алфавитного указателя).

А. П. АЛЕКСАНДРОВ

Операции германских подводных лодок в мировую войну 1914—1918 гг.

(Вместо предисловия)

Перед мировой империалистической войной 1914—1918 гг. подводные лодки существовали в составе флотов как вспомогательное средство, еще не получившее какого бы то ни было боевого опыта. Хотя их техническое развитие уже имело к этому времени свою значительную историю, однако довоенные лодки, вводившиеся с большой осторожностью на вооружение крупнейших морских флотов мира, обладали пока еще сравнительно низкими оперативно-тактическими свойствами.

Доктрина морской войны — теория владения морем — стимулировавшая развитие полноценных линейных и крейсерских флотов, генеральный бой которых должен был решить исход борьбы на море, отводила весьма незначительное место подводному оружию; его роль сводилась к ведению второстепенных и вспомогательных операций против надводных боевых флотов с целью их предварительного ослабления и уравнения сил или создания более выгодного соотношения главных сил для генерального сражения линейных эскадр.

Вопрос об операциях подводных лодок на морских путях против торговых судов не ставился в разработках морских генеральных штабов ни в одной стране: автономность этого оружия и способность его к длительному пребыванию в море не были подтверждены на практике маневров и учебных операций флотов, и лодки долгое время считались лишь средством береговой обороны.

Германское морское командование видело перспективы использования подводных лодок в том, чтобы они при содействии надводных сил вошли у своих берегов в боевое соприкосновение с отдельными отрядами кораблей противника с целью нанесения им значительного урона. Маневры германского флота в мае 1914 г., непосредственно предшествовавшие мировой войне, показали, что путем такого рода совместных операций есть надежда достигнуть предварительного уравнения в силах для последующего решительного боя надводных флотов. За исключением отдельных частных мнений, оценивавших по достоинству перспективы боевого использования подводного оружия в войне на море, ни один из морских генеральных штабов не делал решительной ставки на новое оружие и не строил расчетов и предположений на его боевое использование в сколько-нибудь значительном масштабе. Достаточно отметить тот факт, что тоннаж подводных лодок в составе флотов всех государств перед мировой войной колебался между одним и двумя процентами от общего тоннажа надводных сил.

Не было пророков ни в одном буржуазном отечестве, которые смогли бы с какой-либо степенью достоверности предсказать универсальные качества подводной угрозы, огромный размах операций подводных лодок и значительную, решающую роль, которую сыграло подводное оружие в боевой действительности 1914—1918 гг.

Только уже в самом ходе морских операций в течение мировой войны подводные лодки получили значительное развитие всех своих основных технических качеств и, следовательно, оперативно-тактических свойств. Германские подводные лодки сде-

лались главным оружием в операциях *на морских путях сообщения;* значительный успех имели подводные лодки в *операциях против боевых кораблей, в разведывательных, заградительных, особых и диверсионных операциях и в операциях против берега.*

Вступив в мировую войну как новое оружие и доказав на опыте возможность своего универсального боевого применения их на всех морских театрах, подводные лодки изменили характер и темп ведения операций на море, заставив в значительной мере перестроиться все другие роды войск военно-морских сил. Техническое и оперативно-тактическое развитие подводных лодок вместе с развитием военно-воздушных сил окончательно дискредитировало оперативную сущность доктрины владения морем и ее тактическое содержание — *генеральный бой* как решающий исход войны на море и *тесную блокаду* как метод достижения условного владения морем для предварительного обеспечения выполнения морских операций [1].

В операциях на морских сообщениях германские подводные лодки имели наибольший успех. Для борьбы с подводной угрозой понадобились колоссальные средства, что потребовало от стран Антанты огромного напряжения всей их экономической и военной мощи. Если первые выходы германских лодок использовались, главным образом, для разведывательных целей и для атак боевых кораблей, то под влиянием первых успехов их боевого использования у германских подводников „сложилось убеждение о возможности успешно применить свое оружие против торговых судов на главных путях торговли вокруг островного королевства" (Михельсен). А еще до успехов *U-9*, потопившей в сентябре 1914 г. английские броненосные крейсера *Хог, Кресси* и *Абукир*, „командир соединения лодок в Вильгемсгафене высказал мысль о возможности достижения бо́льших результатов деятельностью подводных лодок против неприятельского торгового флота, нежели это могло быть достигнуто операциями отдельных лодок против военных кораблей" (Гайер).

Однако в начальный период мировой войны операции на сообщениях велись лишь случайно, одиночными лодками, с назначительными результатами в отношении потопленного тоннажа. Вместе с тем эти операции способствовали накоплению первоначального опыта у германских подводников в операциях против торговых судов и дали германскому морскому командованию значительный материал для изучения трасы торговых путей союзников.

В течение 1914 г. подводными лодками было потоплено около 170 пароходов общим тоннажем около 400 000 *т*, что, конечно, не могло оказать сколько-нибудь значительного влияния на морские перевозки союзников, имевших многомиллионный транспортный тоннаж.

Первоначальные операции подводных лодок оказали некоторую помеху перевозке английских войск на материк, создав задержку в переброске войсковых транспортов и военных грузов из Англии во Францию.

Отказ Англии от применения положений Лондонской декларации 1909 г. о военной контрабанде и объявление продуктов питания предметом абсолютной контраоанды дали германскому командованию повод для объявления 4 февраля 1915 г. военной зоной вод, омывающих Великобританию и Ирландию, с включением всего Английского канала; 18 февраля было отдано распоряжение о начале подводной войны против торговли, и 22 февраля подводные лодки начали эти операции.

Главные районы боевой деятельности лодок — Английский канал, входы в Ирландское море, Атлантика на подступах к западному побережью Франции и побережью Англии; в этих районах действовало большинство лодок. Второстепенные районы —

---

[1] Более подробно см. *А. П. Александров, И. С. Исаков* и *В. А. Белли* „Операции подводных лодок", т. I, изд. Военно-морской академии РККА, 1933 г.

Средиземное, Мраморное, Черное и Балтийское моря, где действовали одиночные лодки. В течение 1915 г. подводная блокада осуществлялась 20 лодками среднего тоннажа, действовавшими на главном театре и в Средиземном море, 16 малыми лодками, оперировавшими из Фландрских баз, и 6 малыми австрийскими лодками, собранными в Поле; в Балтике состав Курляндской флотилии колебался от 2 до 5 лодок.

Несмотря на ряд значительных успехов отдельных подводных лодок в потоплении тоннажа, уже в середине сентября 1915 г. стало ясно, что подводная блокада не удалась вследствие недостаточного количества лодок, которые могли быть выделены для операций, и — что было главной причиной — вследствие непрекращавшихся ограничений подводных операций против нейтральных судов. Ограничения эти стали особенно значительными после протестов США в связи с потоплением *Лузитании* и *Арабика*.

С февраля по октябрь 1915 г. было потоплено около 600 пароходов общим тоннажем 1 200 000 *т*. Германский автор Гайер считает, что в связи с ограничениями число пароходов, от атаки которых пришлось отказаться, достигло в этот период солидной цифры 300 — общим тоннажем около 750 000 *т*.

В связи с многочисленными протестами нейтральных государств и особенно США 18 сентября 1915 г. последовали новые ограничения операций подводных лодок: пришлось вовсе приостановить операции против морских сообщений союзников в Атлантике, у западного побережья Британских островов и в Английском канале; в Северном море центр тяжести боевой деятельности подводных лодок был перенесен на операции против военных кораблей. Интенсивные операции против торговых судов продолжались лишь в Средиземном море.

Тем временем шла разработка противолодочных средств союзниками, а торговые суда Антанты получили вооружение. После 24 февраля 1916 г. в связи с приказом, предписывавшим считать все вооруженные пароходы военными, последовало возобновление операций на путях в Атлантике и в Северном море, и в марте — апреле 1916 г. операции в этих районах имели значительный успех, пока не последовали новые ограничения со стороны германского правительства в связи с нотой США по поводу потопления *Суссэкса* (25 апреля 1916 г.).

В результате перерыва подводной войны против торговли в Атлантике и на Северном море, по подсчетам командования германских подводных лодок, союзникам удалось сохранить в течение конца 1915 г. и первой половины 1916 г. до 1 600 000 *т* торгового тоннажа, который в условиях неограниченной подводной войны был бы потоплен.

В течение первой половины 1916 г. количество подводных лодок в строю было увеличено до 50, однако боевое использование их против торговых судов было незначительным и большинство лодок отстаивалось в базах; особенно это относится к лодкам Северного моря и Фландрским. Активные операции против торговых судов велись лишь на Средиземном море и на второстепенных театрах.

С мая по октябрь 1916 г. подводная война почти совершенно замерла. В связи с приказом 25 апреля 1916 г.[1] германское морское командование отказалось вовсе от ведения операций против торговли на главных театрах ввиду непрекращавшихся ограничений. Характерным является рапорт командира *U-18* Штейнбринка, 41 раз отказывавшегося от атаки торговых пароходов в связи с ограничительными приказами. Германские авторы упоминают о 146 приказах, ограничивавших ведение операций подводных лодок против торговых судов.

Операции продолжались лишь на второстепенных театрах и в Средиземном море, где они велись с полной напряженностью, однако с соблюдением норм призового права.

---

[1] Приказ кайзера от 25 апреля 1916 г. ограничил ведение подводной войны рамками призового права.

Одновременно шло интенсивное развитие противолодочных средств у союзников и вступление в строй подводных лодок у немцев, в то же время судостроительная промышленность Англии, а затем и США перестраивались для разрешения проблемы воспроизводства тоннажа взамен топившегося лодками.

В период с мая 1916 г. до конца января 1917 г. операции на главном театре возобновились, и хотя они велись в рамках призового права, но результаты в отношении потопления пароходов были довольно значительными.

С ноября 1915 г. по февраль 1917 г. в течение периода ограниченной подводной войны подводными лодками было потоплено около 1 350 пароходов общим тоннажем 2 700 000 *т*, что нанесло уже значительный ущерб морским перевозкам союзников.

Осознание результатов Ютландского боя; крушение основного замысла германского морского командования, рассчитывавшего разбить английский флот в генеральном бою после предварительного уравнения сил; ухудшившееся положение в стране, в связи с голодной блокадой; неопределенное положение на сухопутном фронте, где операции приняли затяжной характер, — привели германское командование к выводам о необходимости беспощадной подводной войны без всяких ограничений в отношении нейтральных.

Германский морской генеральный штаб гарантировал окончание войны через 6 месяцев, если операции подводных лодок будут вестись на главном театре и на других, куда можно будет выделить лодки без всяких ограничений. Он исходил при этом из расчета потопления 600 000 *т* в месяц и считал, что гибель 3 600 000 *т* неприятельского торгового тоннажа обеспечит решительную победу.

Между тем, хотя результаты боевой деятельности подводных лодок в отношении месячных норм потопления тоннажа и превзошли впоследствии первоначальные ожидания, эти расчеты были неправильными, так как они не учитывали грандиозных возможностей объединенной англо-американской судостроительной промышленности в отношении воспроизводства торгового тоннажа. Статические расчеты германского морского генерального штаба и основанные на них надежды и ожидания сыграли крупную отрицательную роль также и в отношении отказа от решения начать строительство подводных лодок в крупном масштабе в связи с ожидавшимся быстрым окончанием войны.

Окончательно выяснившаяся обстановка: крушение в практике первых двух лет войны всех доктрин, с которыми германский флот вступил в войну 1914—1918 гг. отказ союзников от мирных предложений; неудача в поисках решения на сухопутном фронте; определившаяся позиция США на стороне Антанты, — все это привело германское правительство и командование к решению начать беспощадную подводную войну в феврале 1917 г.

За весь период беспощадной подводной войны в строю в среднем находилось 127 подводных лодок, от трети до половины которых могли быть отправлены для боевых действий в море.

Уже в феврале 1917 г. подводные лодки потопили около 700 000 *т*, а в апреле достигли рекордной цифры свыше миллиона тонн.

Однако одновременно росло воспроизводство торгового тоннажа взамен топившегося; в войну вступили США с их колоссальными экономическими и военными ресурсами; грандиозными темпами росли и совершенствовались противолодочные средства союзников, противопоставленные подводным силам немцев.

Сравнение баланса потопленного и воспроизведенного тоннажа к 1918 г. начало склоняться в пользу союзников, а баланс воспроизводства германских лодок, достигший 70 единиц в 1916 г., упал до 31 в 1917 г. и до нуля в 1918 г. Запроектированная впоследствии большая программа строительства подводных лодок могла дать действительный эффект лишь к 1919 г., т. е. уже слишком поздно.

Статические расчеты германского морского генерального штаба не оправдались, да и не могли оправдаться в тех условиях, которые были характерны для мировой войны.

Если в апреле 1916 г. лишь 9% пароходов из числа потопленных были вооружены, в феврале 1917 г. число их доходит до 43%, в октябре—до 84%, а в начале 1918 г.—до 90%. К концу 1917 г. все судоходство сосредоточивается в конвоях. Против подводных лодок брошены все средства: мины, боны, сети, гидроакустика, глубинные бомбы, суда-ловушки, надводные суда и подводные лодки-истребители, воздушные силы, противолодочные баражи; на огромные пространства морских театров брошены флотилии охотников за подводными лодками.

В 1918 г., в связи с грандиозным ростом средств противолодочной борьбы, перед германским командованием встал вопрос о необходимости обеспечивать выходы лодок тральщиками — для траления фарватеров, эскадренными миноносцами и крейсерами—для обеспечения выхода лодок и траления от нападения легких сил противника и, наконец, линейными кораблями — для поддержки действий крейсеров и эскадренных миноносцев. К концу войны германский Флот Открытого моря, рассчитывавший в генеральном бою в открытом море померяться силами с английским „Большим флотом" и завоевать „владение" мировыми морями, океанами, превращается в береговой флот охраны Германской бухты. Операции боевых флотилий развиваются на границах минных полей в борьбе за траление.

Однако до самого конца войны, на безбрежных просторах мировых морей и океанов продолжали действовать германские подводные лодки, перенесшие подводную угрозу надводным флотам и морским путям сообщения на все морские театры войны, к западному побережью Африки, к берегам Америки и в самые отдаленные уголки земного шара.

За 20 месяцев беспощадной подводной войны германские лодки потопили около *3 700* пароходов, общим тоннажем до *9 000 000 т*, а за весь период мировой войны в операциях на морских путях сообщения ими было уничтожено свыше 13 000 000 торгового тоннажа.

Германские подводные лодки достигли огромных результатов и в *операциях против боевых кораблей.* Непосредственные результаты боевой деятельности подводных лодок в этих операциях выразились в значительном списке потерь крупных боевых единиц союзников, начиная от линейных кораблей (*Формидэбл, Трайумф, Мажестик, Голуа, Сюффрен, Британия, Рэссель, Регина Маргарита, Пересвет*) и крейсеров (*Патфайндер, Кресси, Абукир, Хог, Хаук, Гермес, Нотингэм, Фальмут, Ариадна, Амираль Шарне, Шаторено, Леон Гамбетта, Амальфи, Гарибальди, Дрэк, Дю-Пти-Туар, Паллада, Аретуза, Хемпшир, Сан-Диего*) и кончая лидерами, эскадренными миноносцами, заградителями, мониторами и вспомогательными крейсерами.

В течение мировой войны германские подводные лодки потопили около 150 крупных боевых кораблей союзников, причем лодки были применены также и в сложных условиях обстановки для атаки противника, имевшего охранение и значительный ход, в скверных условиях видимости и ночью, при форсировании узкостей, загражденных минами, и в операциях на фланге армии. Кроме нанесения непосредственного материального урона морским силам союзников, операции подводных лодок против боевых кораблей уже в самом начале мировой войны заставили пересмотреть уставы, тактические наставления и планы операций, а успехи боевого применения подводных лодок в процессе войны привели к тому, что оперативные замыслы командования союзников были скованы постоянной подводной угрозой и *вся боевая деятельность надводных кораблей была стеснена.* Были периоды, когда опасность от подводных лодок для главных сил флота затмевала собою все остальные заботы и помыслы командования. Базирование флотов союзников было переоборудовано специально и главным образом под углом зрения противолодочной защиты. Значительное количество крейсеров, лиде-

ров, эскадренных миноносцев и сторожевых судов было „привязано“ непосредственно к крупным, боевым кораблям. По данным английской официальной истории мировой войны на море „Grand Fleet“ смог выходить в море не иначе, как под охраной 100 миноносцев, и ни один большой корабль не смел покинуть гавани без противолодочной завесы. В 1917 г. к противолодочной борьбе были привлечены две трети миноносцев[1]. . .“ (Ньюболт).

В связи с громоздкостью боевых порядков больших соединений, требовавших для своего охранения значительных сил, тактическая маневренность эскадр боевых кораблей снизилась и до крайности был стеснен оперативный маневр крупных соединений флота из-за необходимости „зигзагировать“,—что уменьшало эскадренный ход, — и ворочать, получив донесение дозора о появлении подводных лодок.

Выходы надводных флотов союзников в море были сокращены до минимума, а использование линейных кораблей, особенно новых, было ограничено лишь случаями крайней необходимости... „Немецкие „U“ (Unterseeboote — подводные лодки), — пишет Ньюболт, — так стеснили движение наших эскадр и отрядов, как никогда ни один из наиболее дальновидных и авторитетных моряков не мог себе и представить...“

Несмотря на *односторонность* опыта мировой войны в части боевого использования германских подводных лодок, примененных, главным образом, в операциях на морских сообщениях против торговых судов, а не против боевых кораблей, несмотря также на слабое развитие оперативно-тактических методов их боевого использования в условиях мировой войны, когда подводные лодки были *предоставлены самим себе,* когда характерным было эпизодическое применение *одиночных* лодок, а массирование подводных лодок для нанесения удара и взаимодействие их с надводными и воздушными силами вовсе отсутствовали германские подводные лодки в операциях против боевых кораблей прямым воздействием и угрозой и многими косвенными путями *изменили всю картину боевой действительности* на морских театрах мировой войны, создав совершенно иную, непредвиденную новую обстановку для боевой деятельности надводных флотов.

Несмотря на то, что в предвоенный период на *разведывательную деятельность* лодок особых надежд не возлагали, подводные лодки выявили в течение мировой войны значительные возможности своего боевого использования в разведывательных операциях. В качестве средства войсковой разведки германские лодки оказали командованию ряд существенных услуг, а в некоторых случаях были единственно применимым средством разведки. Так, уже в начале мировой войны обстановка вынудила германское морское командование послать для разведки местопребывания английского флота 10 лодок, которые в линии развернутого фронта на больших дистанциях друг от друга должны были произвести поиски Grand Fleet'а в Северном море и в базах, вплоть до северного выхода в океан между Норвегией и Оркнейскими островами. Однако, в связи с отсутствием тренировки в довоенный период, необходимых тактических навыков у лодок не было, в результате чего *U-18,* разведывавшая район Скапа-Флоу, не обнаружила никаких признаков базировавшегося на него в этот период Grand Fleet'а, а *U-12* в Даунсе, где сосредоточилось огромное количество торговых судов, не обнаружила никаких признаков этого сосредоточения.

С усовершенствованием радиоустановок и с получением надежной двухсторонней связи лодок с командованием использование лодок в разведывательных операциях приобрело более постоянный характер и предварительная и непосредственная разведка подводных лодок стала обычно предшествовать всем выходам Hochseeflotte в операции. Кроме того, лодки ведут постоянную разведку торговых путей, обнаруживая каждый раз изменения трасы морских сообщений союзников.

---

[1] Около 280 эскадренных миноносцев одного только британского флота.

В ходе войны, в случаях необходимости длительного и постоянного наблюдения за районом моря, значительно удаленным от своей базы, и для разведки выходов английского флота из его баз — германские лодки являлись единственным и незаменимым средством разведки, а некоторые специальные виды разведки, как например определение навигационных фарватеров, которыми пользовались союзные морские силы при выходах за границы минных полей, и наблюдение заградительных операций для предупреждения своего командования о новых минных постановках могли с достаточной полнотой выполняться только подводными лодками.

Опыт мировой войны выявил с достаточной полнотой, что оперативная разведка театра не могла обойтись без использования подводных лодок как средства войсковой разведки, могущего дать полную отдачу в системе и взаимодействии со всеми остальными средствами войсковой надводной и воздушной, технической и агентурной разведки. Вместе с тем этот опыт показал, что успешное выполнение лодками разведывательных операций возможно было лишь в тех случаях, когда они были технически и организационно связаны с командованием, а разведывательная задача ставилась как единственная или как главная.

Усовершенствование техники германских подводных лодок в течение войны и строительство специальных подводных заградителей, которые могли наряду с торпедной атакой производить постановку мин, позволили применить лодки в *заградительных операциях,* что было тем более ценным, что заградительные операции германских надводных заградителей или крейсеров требовали обеспечивающих действий значительных германских надводных сил, а иногда и выхода для поддержки главных сил Флота Открытого моря. Кроме того, надводные заградительные операции как правило могли производиться лишь на небольшом удалении от германских баз, а подводные лодки позволили перенести минную угрозу к базам противника и в самые удаленные районы морских театров.

Когда в ходе войны выходы германских надводных сил стали редкими, а после Ютландского боя почти вовсе прекратились, подводные лодки остались единственным средством в руках германского командования для осуществления активных миннозаградительных операций.

В то время как английский флот поставил с подводных заградителей 1,8% всех выставленных им мин, а русский флот всего 0,34%, из 45 000 мин, поставленных германским флотом за всю мировую войну, свыше 25% было выставлено подводными заградителями, и если принять во внимание, что за один поход надводный заградитель ставил 250 — 600 мин, а лодка в среднем 12 — 18 мин и только большие лодки до 40 — 48 мин — будет ясно, какую грандиозную боевую работу выполнили в миннозаградительных операциях германского флота именно подводные лодки.

Вместе с тем, благодаря полной скрытности минных постановок лодок и выполнения заградительных операций у баз, в узкостях и в тех районах, где постановка мин могла рассчитывать на достаточно надежный успех, *мина заграждения с подводной лодки давала больший оперативный эффект,* чем мина, поставленная с надводного корабля. Так, например, летом 1915 г. германские подводные заградители Фландрской флотилии выставили у английских портов 650 мин, на которых погибло около сотни торговых судов, 10 рыболовных судов, 15 тральщиков и 7 эскадренных миноносцев.

Всего от мин заграждения в течение мировой войны погибло 165 боевых кораблей, большая часть которых и наиболее значительные из них потонули на минах, поставленных подводными лодками.

Значительная роль заградительных операций подводных лодок заключалась и в том, что они заставили обеспечивать каждый выход флота предварительными и непосредственными тральными операциями, периодическим и контрольным тралением, вследствие чего к борьбе с минной угрозой было приковано огромное количество тральщи-

ков, а каждый выход английского флота даже вне непосредственной угрозы со стороны германских надводных морских сил превращался в значительную и громоздкую боевую операцию.

В ходе войны подводные лодки были привлечены для выполнения *операций против берега и для особых и диверсионных операций.* В операциях по обстрелу берегов противника, батарей, портовых и железнодорожных сооружений действия подводных лодок, в связи с незначительностью их артиллерийского вооружения во время мировой войны, могли иметь, главным образом, лишь моральное значение. Однако эти операции показали перспективы возможного развития боевого применения подводных лодок для этой цели с более крупными заданиями при условии получения лодками более значительного артиллерийского вооружения в отношении калибра и количества пушек на лодке и наличия более значительного боезапаса. Опыт транспортной работы германских лодок, высадок диверсионных и десантных партий, использование лодок как брандеров для операций по перерезыванию подводных кабелей и применение их для навигационного обеспечения открыли ряд своеобразных, присущих только подводным кораблям, качеств, позволивших использовать лодки в операциях, не укладывавшихся в обычные представления о боевой деятельности.

* * *

350 германских подводных лодок, участвовавших в операциях за весь период мировой войны, отвлекли на себя грандиозные боевые средства и ресурсы и усилия огромного количества людей, обслуживавших противолодочную борьбу и воспроизводство тоннажа взамен потопленного, причем число лодок, находившихся одновременно в море, даже в период неограниченной подводной войны колебалось от 20 до 40 единиц и никогда не превосходило 60.

Около 5 000 кораблей и вспомогательных судов, около 3 000 самолетов, дирижаблей, аэростатов было привлечено на всех театрах для противолодочной борьбы.

До 90% всех торговых судов, обслуживавших морские перевозки союзников, получили противолодочное вооружение, что вызвало грандиозный расход артиллерийских систем и боевых припасов.

Около 140 000 мин заграждения было поставлено только на Северном море, главным образом — специально против подводных лодок.

После введения регулярной системы конвоев в 1917 г., за 16 месяцев второй половины войны — с июля 1917 г. по октябрь 1918 г. — было проведено под конвоем около 90 000 пароходо-рейсов.

Около 800 000 людей обслуживали противолодочную оборону, воспроизводство торгового тоннажа и противолодочных средств.

За весь период мировой войны германскими подводными лодками было потоплено около 250 боевых кораблей до 800 000 *т* водоизмещения и около 6 000 торговых пароходов общим тоннажем около 13 000 000 брутто-регистровых *т*. Несмотря на то, что союзникам путем воспроизводства 7 000 000 *т* торгового тоннажа и благодаря реквизиции нейтральных и неприятельских торговых судов удалось свести баланс, грузооборот морских путей сообщения был значительно снижен. Одни только конвои понижали интенсивность движения грузов в среднем на 30%, страховые премии возросли в 40 раз, а фрахт повышался в отдельные периоды войны в 22 раза выше довоенного.

Система конвоирования торгового судоходства, назначение определенных портов отправления и прибытия создавали пробки в портах и влекли за собою ряд крупных дополнительных трудностей для графика железнодорожного транспорта, и без того находившегося в напряжении в условиях перевозки громадного количества людей и грузов для питания войны.

Таким образом *подводная война,* направленная, главным образом, против морских сообщений, прямо и непосредственно и многими косвенными путями давила на *произ-*

водство, на транспорт, на снабжение, торговлю и финансы и на всю экономическую и военную мощь страны, потрясая ее в самой основе.

Из средств береговой обороны, какой подводная лодка вступила в мировую войну, она сделалась мощным оружием для длительных операций на океанских просторах, во много раз увеличив свою автономность в отношении сроков пребывания в море. Если в начале войны германские лодки выходили для операций в море на 3—5—7 суток, то обычная норма в конце 1916 г.—начале 1917 г. достигла 30 суток для средних германских лодок обычного типа, а отдельные лодки различных типов показали рекордное время: *U-53*—41 сутки, малая лодка-заградитель *UC-20*—55 суток, а подводный крейсер *U-151*—131 сутки непрерывного пребывания в море без захода в базу и пополнения запасов.

Общее количество германских подводных лодок, находившихся одновременно в строю за весь период мировой войны, несмотря на большие программы нового строительства, не превосходило в среднем 80 лодок, а в период беспощадной подводной войны—120—130 единиц; рекордная цифра в 140 лодок относится к октябрю 1917 г.

Из этого числа, как общее правило, не больше одной трети находилось на боевой работе в море, остальные—на отдыхе и в ремонте в базах. В период наибольшего напряжения оперативного графика количество подводных лодок, которые одновременно можно было выслать в море, никогда не превосходило половины от общего наличия.

Общий успех операций подводных лодок был значительно снижен недостаточным воспроизводством лодок в ходе войны, слабым развитием методов их оперативно-тактического использования и усовершенствованием средств и приемов противолодочной борьбы. Несмотря на это, подводные лодки выдержали испытание и *остались непобежденными в операциях мировой войны на море.*

Если конвой, оснащенный всеми противолодочными средствами, частично ограничил дальнейшее развитие успехов подводных лодок в операциях на морских коммуникациях в последний год мировой войны, то дальнейшее совершенствование техники и методов боевой работы подводных лодок в условиях оперативного применения подводных сил в совместных действиях с надводными и воздушными силами дают все шансы на успех их боевой деятельности в современной обстановке.

Развитая противолодочная оборона, конвой и все организационные мероприятия по обороне боевых кораблей и торгового мореплавания представляют собой сумму таких условий в обстановке современной войны, которые выдвигают в морских операциях в качестве действительного средства не одиночную лодку на позиции или в крейсерстве; расчет на значительные результаты операций должен быть построен на необходимом условии *массового, группового маневренного использования подводных лодок в оперативном и тактическом взаимодействии с надводными, и главное — с воздушными силами.*

* * *

Работе Гибсона и Прендергаста „Германская подводная война 1914—1918 гг.“ предпослано многозначительное мнение адмирала Джервиса, высказанное им в 1804 г. и характеризующее подводные лодки как оружие, несущее величайшую угрозу британскому господству на море. Опыт мировой войны на море со всей наглядностью подтвердил это мнение. Германские подводные лодки в ходе мировой войны сокрушили миф о непобедимости сильнейшего в мире британского флота и привели Британскую морскую империю на край гибели.

Совершенно естественно, что настоящий труд, принадлежащий перу английских авторов, инспирированный британским адмиралтейством и к тому же возглавленный предисловием бывшего командующего Grand Fleet'ом и первого морского лорда адмирала Джеллико,—со всей наглядностью отражает предвзятость английских взглядов на веде-

ние подводной войны. В стремлении доказать „незаконность“ беспощадной подводной войны, поскольку она несет смертельную угрозу Британской империи, поражая ее ахиллесову пяту—морские сообщения,—авторы в своей работе приводят распространенные во время войны версии о так называемых „германских зверствах“, скромно, впрочем, умалчивая об английских контрмероприятиях, носивших аналогичный характер.

Оценивая „морально“ подводное оружие, авторы называют германские подводные лодки „зловредными агентами злокачественной политики“ и в своих сентенциях по этому поводу не гнушаются даже и такой „лирической“ формы описания:

„...7 августа солнце село в спокойное море, залив огнем всю западную часть горизонта. Спокойствие необъятного океана было грубо нарушено жестоким разрушительным действием человека. Старый крейсер дрогнул от прямого попадания 2 торпед, выпущенных с *U-62*...“ (описание гибели крейсера *Дю-Пти-Туар*, стр. 245).

Впрочем, и сами авторы мало верят в такую, с позволения сказать, „мораль“ и на стр. 69 приводят весьма деловое утверждение, о котором по всей вероятности вряд ли мог бы возникнуть спор между „гуманными“ английскими и „зловредными“ германскими империалистами.

„С риском приобрести новых противников тесно переплеталась проблема целесообразности. *Если бы можно было установить, что неограниченная подводная война позволит Германии выиграть войну прежде, чем вмешательство Соединенных штатов скажется на военном фронте, решение следовало бы принять, не стесняясь никакими пустяками, вроде этики, и никакими рассуждениями о гуманности*“.

Подобная, с позволения сказать, „лирика“ щедрой рукой рассыпана авторами на многих страницах их работы, хотя, конечно, труд имеет и служебную и притом весьма практическую задачу, которая сводится к тому, чтобы обосновать тезис о том, *что Англия самостоятельно справилась с подводной войной без решающей помощи своих союзников* (США и Франции) и что *действительным средством, якобы победившим подводную лодку, явились конвои,* введенные по мысли английского командования и притом вопреки мнению морского командования других членов коалиции.

Для придания большей „солидности“ обоснованию „триумфа конвоев“ в тексте и в конце книги[1] приводятся таблицы и цифры, из которых читатель должен понять, что с введением регулярного конвоирования торгового судоходства потери в торговом тоннаже свелись к десятым и сотым долям процента. На самом же деле эти таблицы и цифры не что иное, как *прямая фальсификация;* счет потопленного тоннажа ведется не *от определенного наличного числа пароходов,* обслуживавших в данный промежуток времени морские перевозки союзников, а от *общего количества пароходо-рейсов,* что, конечно, в десятки раз снижает действительные проценты потерь. Если внимательно сверить эту „двойную бухгалтерию“ с действительным положением вещей, выводы о состязании подводных лодок с системой противолодочных мероприятий союзников и в частности с конвоями будут *совершенно иными.*

Действительно, усовершенствование всей системы противолодочной борьбы союзников: сети, боны, мины заграждения на широчайших морских пространствах, глубинные бомбы, система баражей, вооружение торговых судов, применение для противолодочной борьбы, наряду с надводными кораблями, подводных лодок и воздушных сил, применение судов-ловушек, осуществление угрозы базированию подводных лодок — все эти мероприятия вместе с введением регулярного конвоирования всего торгового судоходства смогли только частично снизить успех подводных лодок к концу мировой войны. Если рассчитать средние нормы потопления торгового тоннажа в различные периоды мировой войны, то мы получим следующую таблицу:

---

[1] Стр. 259.

Нормативы эффективности боевой деятельности германских подводных лодок в потоплении торгового тоннажа в различные периоды мировой войны

(Составлено по исходным данным различных германских и английских источников. Все цифры округлены с точностью до 1 подводной лодки и до 1 000 *т* торгового тоннажа)

Дата подводной войны (месяц и год)	Среднее количество подводных лодок в строю и на боевой работе на 10-е число каждого месяца (в единицах)		Общее количество потоплен. тоннажа торгов. судов за мес. (в брутто регистровых тоннах)	Средняя норма потопления тоннажа на одну лодку в месяц (в брутто регистровых тоннах)	
	в строю (S)	в море (S_1)	R	норма по отношению к лодкам в строю $\left(N=\frac{R}{S}\right)$	норма по отношению к лодкам, находив. в море $\left(N_1=\frac{R}{S_1}\right)$
Период ограниченной подводной войны					
1. Октябрь 1914 г.	27	8	25 000	1 000	3 000
2. Сентябрь 1915 г.	46	14	186 000	4 000	13 000
3. Ноябрь 1916 г.	93	29	427 000	5 000	14 000
Средняя норма по трем исходным данным для первых 2 лет ограниченной подводной войны				3 000	10 000
Период неограниченной подводной войны					
1. Апрель 1917 г.	127	42	1 175 000	9 000	28 000
2. Июнь 1917 г.	132	61	1 042 000	7 000	17 000
3. Январь 1918 г.	132	33	626 000	5 000	19 000
4. Май 1918 г.	125	55	560 000	5 000	10 000
Средняя норма по четырем исходным данным для последних 2 лет неограниченной подводной войны				7 000	18 000

Если подсчитать отдельно эти нормы для 1917 г. и 1918 г. мировой войны, то средняя норма по 12 исходным данным каждого месяца для 1917 г. даст:

$$N = 6\,000\ т \quad \text{и} \quad N_1 = 18\,000\ т,$$

а для 1918 г. средняя норма по 10 исходным данным каждого месяца даст:

$$N = 4\,000\ т \quad \text{и} \quad N_1 = 12\,000\ т.$$

Таким образом, совершенно ясно, что не столько в системе противолодочной обороны союзников и отнюдь не в одних конвоях нужно искать *действительные основные причины* того, что морские перевозки Англии и союзников, несмотря на потери, могли продолжаться.

Среди этих причин *основное* и первое место занимало грандиозное *воспроизводство торгового тоннажа* взамен топившегося, забравшее огромные темпы к концу войны именно благодаря помощи Англии со стороны США, и *недостаточное воспроизводство германских подводных лодок.* Анализ динамики следующей таблицы, составленной по сравнительным английским и германским данным, показывает это с полной наглядностью.

Сводная таблица потопления лодок и торгового тоннажа и их воспроизводства по годам войны

	Потопление	Воспроизводство	Баланс	Примечания
I. Торговый тоннаж (в тысячах тонн)				1. Кроме того, в 1914 г. было построено 1 840 тыс. *т* и потоплено 372 тыс. *т*.
1915	1 438	810	628	2. Кроме воспроизводства, к сентябрю 1918 г. было реквизировано Антантой 2 500 тыс. *т* нейтрального тоннажа.
1916	2 328	980	—1 348	
1917	6 350	1 980	—4 370	
1918	2 744	3 940	+1 196	3. Цифры потопления торговых судов даны в отношении мирового тоннажа по данным Антанты.
II. Германские подв. лодки (в единицах)				
1915	20	62	+ 42	4. Цифры воспроизводства торговых судов даны только для двух стран — США и Англии.
1916	25	95	+ 70	
1917	72	103	+ 31	
1918	81	81	0	5. Цифры тоннажа округлены.

Динамика этой таблицы особенно показательна для последнего года войны.

Если даже взять абсолютные цифры, то и они в полной мере подтверждают высказанные нами положения.

За всю войну с 1914 по 1918 гг. включительно было потоплено германскими лодками 13 233 тыс. *т* торгового тоннажа, построено только в США и Англии 9 550 тыс. *т*, реквизировано у нейтральных 2 509 тыс. *т*. Если учесть тоннаж, построенный во Франции и Италии, и то обстоятельство, что для обслуживания морских перевозок союзников был привлечен к концу войны почти весь мировой тоннаж, в числе которого были торговые суда и таких значительных по морскому транс-

порту нейтральных стран, как Голландия, Норвегия и Испания, то общий баланс тоннажа, обслуживавшего союзников в 1918 г., значительно превзошел и по абсолютной цифре количество потопленного.

Сами авторы данного труда приводят слова сэра Маклея, назначенного в период особенно тяжелого положения с тоннажем диктатором судостроительной промышленности, который „...предупредил США, что, если они не смогут поставить 6 миллионов *т* новых судов, их военные усилия будут тщетными... [1]"

Что же касается лодок, бывших в строю в Германии, то динамика пополнения, начиная с 1916 г., падает и к концу войны вовсе сходит на-нет.

По абсолютным цифрам наличие лодок в Германии в строю к концу каждого года войны было таким:

Годы	Количество подв. лодок
к 31 XII 1914	26
„ 31 XII 1915	68
„ 31 XII 1916	138
„ 31 XII 1917	169
„ 11 XI 1918	169

Таким образом, в последний год войны прирост числа лодок был остановлен.

Тот факт, что успешностью в воспроизводстве тоннажа английский империализм обязан именно своему американскому собрату (действовавшему в этом деле естественно далеко не бескорыстно), ясно виден из следующей таблицы:

Было построено:

Годы	В Англии	В США
1913	1 930 000 *т*	230 000 *т*
1914	1 680 000 „	160 000 „
1915	650 000 „	160 000 „
1916	600 000 „	380 000 „
1917	1 160 000 „	820 000 „
1918	1 340 000 „	2 600 000 „

Эта таблица свидетельствует о том, что Англия, в связи с недооценкой военной роли строительства торгового флота, так и не смогла до конца войны достичь довоенной (годовой 1913 г.) цифры своего торгового судостроения, а также о большом по темпу переломе в повышении торгового судостроения, которого сумели добиться США в 1918 г.

Таким образом, на фактическом материале действительных цифр разоблачаются некоторые легенды, которые в расчете на легковерных людей рассказывают авторы о так называемом „триумфе конвоев" и о „британском приоритете" в борьбе с германской подводной войной.

[1] Стр. 136.

Что же касается недостаточного воспроизводства германских подводных лодок, то этот вопрос после ноябрьской революции в Германии был предметом обсуждения в особой следственной Комиссии, которая выяснила [1], что по своим производственным возможностям германская промышленность могла дать двойное количество подводных лодок в сравнении с теми, которые были построены в действительности, в том случае, если бы заказ на них был дан своевременно, именно в 1915—1916 гг., и если бы в промышленность были возвращены рабочие, призванные в армию [2]. Причиной задержки строительства подводных лодок были уже приведенные выше ошибочные расчеты германского морского генерального штаба и мнение германских адмиралов о том, что „после войны большое количество подводных лодок будет решительно неудобно для управления и дальнейшего расширения флота, как мировой силы... [3]"

Предвзятость и апология английских методов ведения войны на море кладут свой отпечаток на все содержание труда Гибсона и Прендергаста. По существу же приводимого материала труд не выходит за рамки просто хронологического описания подводной войны, которую вели немцы, и узкого эмпирического изложения фактов и, не давая сколько-нибудь широкого обобщающего представления о методах ведения операций подводных лодок, не вскрывает даже с оперативно-тактической стороны действительные причины успехов и неудач этих операций.

Несмотря на это издание данной работы на русском языке является необходимым и вполне своевременным, тем более что переведенные у нас работы по вопросам подводной войны германских авторов Гайера и Михельсена не получили широкого распространения.

Труд написан на основании многих источников, появившихся после мировой войны, и содержит в себе много фактического материала, детально освещающего ход операций подводных лодок параллельно с развитием противолодочных средств, причем наиболее обстоятельным и полезным материалом является детальное описание фактов боевых столкновений лодок с средствами противолодочной обороны и обстоятельств гибели германских подводных лодок, отсутствующих в названных выше германских источниках, а также подробное описание развития противолодочных средств с начала и до конца мировой войны по отдельным ее этапам.

---

[1] Показания адмирала Капелле.

[2] Протокол совещания представителей судостроительной промышленности в германском морском министерстве.

[3] *Гайер*, Итоги германских подводных операций „United States Naval Institute Proceedings" за 1926 г.

В 1804 г. адмиралом графом Сен-Винцент было высказано следующее мнение по поводу предложения, сделанного американским изобретателем Робертом Фультоном, о постройке британским флотом подводной лодки для использования против французского флота:

„Не обращайте на это предложение внимания и не трогайте его. Если мы примем его, другие государства сделают то же; тогда нашему превосходству на море будет нанесен величайший удар, какой только можно себе представить.“

ПРЕДИСЛОВИЕ К АНГЛИЙСКОМУ ИЗДАНИЮ

Авторы этой весьма интересной книги указывают на ее начальных страницах, что германские морские офицеры в предвоенные дни не отдавали себе отчета в том влиянии, которое подводные лодки могли оказать на ведение морской войны, и что способность нового рода оружия предпринимать морские операции в большом удалении от своих баз без сопровождения надводных кораблей не была вполне оценена. Подобно этому британский флот смотрел на подводные лодки, как на корабли, опасные для надводных сил, но обладающие ограниченным районом действия.

Когда начали поступать донесения о появлении германских подводных лодок вне Северного моря, то считали вероятным снабжение их запасами топлива из каких-либо плавучих или береговых источников вне их отечественных баз.

Таким образом возможности подводных лодок как наступательного оружия явились после начала войны некоторой неожиданностью для обеих воюющих сторон. Между тем существование этих кораблей оказало значительное влияние на морскую стратегию и тактику. Пока флот при его выходах в море не был обеспечен достаточной противолодочной охраной из эскадренных миноносцев, он подвергался серьезному риску атак подводных лодок. Только во второй половине 1915 г. число эскадренных миноносцев, приписанных к Гранд-Флиту [1], оказалось достаточным для соответствующего охранения линейного флота, а противолодочная охрана для крейсеров не смогла быть обеспечена до конца 1916 г.

Независимо от этого величайшие заботы и тягчайший ущерб причиняли союзникам опустошения, производившиеся германскими подводными лодками в рядах торгового флота, особенно в течение периода, известного под названием „беспощадной подводной войны“, когда они топили торговые суда торпедами тотчас по обнаружении и без предупреждения.

На страницах этой книги приводятся подробные сведения относительно германских подводных лодок, особенностей их конструкции, числа и дислокации, времени их вступления в строй и гибели и, во многих случаях,—постигшей их судьбы. Только очень немногое могло бы быть добавлено к тому, что говорится в этой книге о германских подводных лодках, и я вполне уверен, что она будет прочтена с величайшим интересом, одинаково как морскими кругами, так и широкой публикой.

В этой книге приведены также данные о потерях, понесенных британскими военным флотом и торговым флотом как от атак подводных лодок, так и от мин заграждения, поставленных подводными лодками.

---

[1] Grand Fleet—название главных сил английского флота в водах метрополии во время войны 1914—1918 гг., употребляемое в военно-морской литературе в качестве собственного имени. *Прим. ред.*

Весьма полно и обстоятельно описываются методы, при помощи которых была окончательно преодолена подводная опасность, и это составляет несомненно не менее интересную часть книги. На страницах 126 и 127 описана неизмеримо ценная работа, произведенная в этом отношении отделом противолодочной борьбы Адмиралтейства, а на страницах 127, 147 и 260 рассматривается усиленное развертывание атак глубинными бомбами, без которого система конвоев не могла бы иметь достигнутого ею успеха.

Трудности, имевшие место при введении конвоев, получили хорошее освещение на страницах 144—146 и 171—172. Там упоминается тот факт, что даже в конце сентября 1917 г. мы все еще нуждались в 41 крейсере и в 55 эскадренных миноносцах или сторожевых кораблях (sloops) для завершения системы конвоев в Атлантическом океане и в 74 сопровождающих кораблях (эскадренных миноносцах, сторожевых кораблях и тральщиках) для проведения системы конвоев в Средиземном море.

Это служит очень ясным показателем трудностей, с которыми мы имели дело в течение 1917 г., и только прекрасная работа британского флота, с неоценимой помощью прикомандированных к нему вспомогательных сил (small craft), укомплектованных рыбаками, офицерами и матросами резерва королевского флота (R.N.R.), и добровольного резерва королевского флота (R.N.V.R.) и самоотверженная храбрость офицеров и команд нашего торгового флота, не смущавшихся никакими опасностями, помогли нам преодолеть трудности периода, по истечении которого наши противолодочные мероприятия начали приносить результаты.

Память об этих днях должна служить нам напоминанием о той судьбе, которая неизменно постигнет Империю, если когда-нибудь будет позволено забыть о нашей зависимости от безопасности наших морских сообщений.

Джеллико

ГЛАВА I

НОВОЕ ОРУЖИЕ В ВОЙНЕ НА МОРЕ

(Август 1914 г. — февраль 1915 г.)

Рано утром 2 августа 1914 г. германские подводные лодки вышли из гавани Гельголанда (Heligoland) в сопровождении эскортирующих кораблей. Им не было предписано предпринимать действия, связанные с риском. Лодки должны были лишь выйти в море и занять определенные позиции вокруг островка-крепости. Прибыв на свои места, они должны были остаться там и иметь наблюдение за морем в течение дня; вечером они должны были возвратиться в гавань.

Корабли, эскортировавшие подводные лодки, видя свою паству благополучно ставшей на якорь в назначенных местах, ушли в свежести летнего утра обратно в Гельголанд.

Настолько мало веры имела тогда Германия в боевые качества своих подводных лодок, что она не могла доверить им операции вне видимости берегов без материнской охраны надводных кораблей; она не могла придумать им лучшего использования, чем стоянка в качестве плавучих ящиков для часовых. Большинство ее подводных лодок были технически несовершенными и незаслуживавшими большого доверия, тренировка их офицеров и команд в мирное время была осторожной вплоть до робости. Весь германский флот, кроме подводников, либо мало, либо совсем не верил в новое подводное оружие и в его боевую значимость.

По возвращении в Гельголанд, в течение вечера 2 августа, подводные лодки получили первые определенные приказания: „немедленно приступить к боевым действиям против Великобритании“.

Однако их повседневная служба в виде неподвижного дозора вокруг острова продолжалась еще в течение ряда ближайших дней. Лодки выходили в 3 часа и весь день брели среди песчаных банок бухты к своим местам.

В качестве выдвинутой линии дозора они обязаны были дать своему флоту первое и своевременное предупреждение о предстоявшем движении британского флота через Северное море. Германское морское командование безотчетно верило, что в эти дни, даже до объявления войны, Англия предпримет массированную атаку всеми ее наличными морскими силами на германское побережье.

До объявления войны ничего не случилось. В полночь на 4 августа Великобритания объявила войну. Но и после этого ничего не произошло: грозная атака произведена не была. Тогда для подводных лодок был разработан план поиска небывалой до тех пор смелости, дальности и продолжительности. Подводные лодки должны были в со-

ставе усиленных разведывательных соединений и без сопровождения надводными кораблями вне вод метрополии выйти в Северное море вплоть до линии Норвегия—Оркнейские острова (Orkneys) с целью разведать развертывание британского флота.

До тех пор подводные лодки никогда не предпринимали таких отважных и далеких крейсерств; со времени же этого крейсерства Гельголандская бухта, Балтика и Кильская бухта стали для подводных флотилий ограниченными районами плавания, как бы районами плавания мирного времени.

6 августа, в 4 ч. 30 м., 10 лодок вышли в первое боевое крейсерство. Названия этих пионеров заслуживают упоминания; это были: *U-5*, *U-7* и *U-8* — первоклассные единицы из числа всех построенных до тех пор лодок; *U-9* — под командой офицера, уже имевшего отличия за свою предприимчивость и искусство; несчастливые *U-13* и *U-15* и, наконец, *U-14*, *U-16*, *U-17* и *U-18*.

В 13 ч. 40 м. эскорт кораблей, сопровождавших подводные лодки, повернул на обратный курс и полным ходом ушел на юг под защиту тяжелой артиллерии и гаубиц Гельголанда. Лодки были оставлены в открытом море одни, лицом к лицу с войной. Они продвигались на север. Вблизи Хорнс-Рифа (Horns Reef) команды были поставлены по постам для погружения, в ожидании встречи в любой момент с наиболее выдвинутой частью британской блокадной линии.

Встречи не произошло; лодки продвигались дальше и дальше к северу, надеясь встретиться с британскими силами между Шетландскими островами (Shetlands) и Бергеном (Bergen).

В течение похода они лишились участия одной из своих единиц: утром 8 августа в 225 милях от Гельголанда вышла из строя одна из машин *U-9*, и эта подводная лодка должна была повернуть обратно. Остальные 9 лодок продолжали поиски британского линейного флота.

В тот же день, 8 августа, в районе острова Фэйр (Fair) *U-15* (командир Поль) обнаружила линейные корабли *Аякс* (*Ajax*), *Монарк* (*Monarch*) и *Орайон* (*Orion*), занятые боевой подготовкой: лодка сблизилась и произвела торпедный выстрел по *Монарку*, но неудачно. Эта атака явилась предупреждением для британских кораблей. В течение вечера присутствие неприятельских подводных лодок, уже подозревавшееся, было подтверждено: флагманский линейный корабль *Айрон Дьюк* (*Iron Duke*) и *Дредноут* (*Dreadnought*) оба обнаружили перископ.

Гиганты вышли из строя, чтобы нанести таранный удар, но раздавить противника своими мощными корпусами им не удалось. Таким образом первая атака и первая контратака потерпели неудачу.

На рассвете следующего дня британская 1-я эскадра легких крейсеров (1st Light Cruiser Squadron), образовавшая завесу впереди эскадр линейных кораблей, вошла в соприкосновение с увертливым врагом.

Наблюдатели находившегося в дозоре *Бёрмингэма* (*Birmingham*) внезапно обнаружили среди клочьев тумана корпус *U-15*, лежавшей в дрейфе без хода. Казалось, что на подводной лодке не несется никакой вахты и, судя по звукам ударов молотков, долетавших сквозь туман, можно было думать, что личный состав занят ремонтом вышедших из строя машин. Изменив курс с расчетом иметь лодку внутри своей циркуляции, *Бёрмингэм* двинулся вперед, открыв беглый огонь с близкой дистанции. Лодка начала медленно двигаться, но было уже

поздно: форштевень легкого крейсера ударил ее прямо в середину корпуса, разрезав пополам. Обе поврежденные части *U-15* показались на короткое время на поверхности воды, по всей вероятности потому, что нос крейсера вошел в пробоину при таранном ударе, заткнув ее и дав своего рода водонепроницаемость отрезанным оконечностям. Крейсеру мог быть сделан только временный ремонт, так как необходимость в нем исключала возможность длительной задержки, и много месяцев спустя *Бёрмингэм* все еще носил на себе явные доказательства своего успеха в виде изуродовавших его скулы двух длинных вмятин, почти совершенно симметричных по длине и форме.

Тремя днями позже, 12 августа, 7 подводных лодок вернулись в Гельголанд. Но не только *U-15* была обнаружена неприятелем и уничтожена: погибла еще одна лодка — *U-13*; ее командир Швейниц в течение дня доносил о своем местонахождении, и есть подозрение, что его лодка вскоре после этого наткнулась на мину и взорвалась.

Таким образом первая атака на Гранд-Флит окончилась неудачей, причем были понесены первые потери. Вряд ли даже самый заядлый оптимист мог утверждать, что лодки показали свое боевое значение в эту экспедицию. Однако факт встречи подводного врага так далеко к северу доказал неверность предыдущих данных о радиусах действий германских подводных лодок и причинил большое беспокойство: безопасность Гранд-Флита на незащищенной якорной стоянке в Скапа-Флоу (Scapa-Flow) стала уже под вопросом.

Это первое крейсерство во многих отношениях было достойно внимания. По *Монарку* была выпущена торпеда с боевым зарядным отделением, первая выпускавшаяся когда бы то ни было с подводной лодки с целью уничтожения противника. Никогда раньше в морской войне подводный корабль не пытался уничтожить вполне боеспособный движущийся неприятельский корабль-цель. Менее чем в 24 часа *U-15* выполнила первую подводную атаку в боевых условиях, была сама атакована и уничтожена. Начальный гамбит великой игры оказался драматичным и закончился потерей Германией ее пешки. Легкость, с которой была уничтожена *U-15* в первой же атаке неприятельской подводной лодки легким крейсером, вызвала представление, что подводные лодки не представляют в конце концов серьезной угрозы для надводных боевых кораблей. Выводя из частного примера общее правило, некоторые деятели — но не офицеры флота — уверенно предсказывали, что за *U-15* вскоре отправятся на дно моря все остальные подводные лодки. Поэтому дальнейшие события 1914 г. обрушились с особой силой на этих людей, рассудок которых не только не был подготовлен к бедствиям и потрясениям, а был усыплен приятной, но чрезмерной самоуверенностью.

8 августа, через 2 дня после начала упомянутого поиска к северу, четыре других подводных лодки были посланы на разведку в Хуфден (Hoofden), как называли немцы район, лежащий юго-западнее линии Тэрсхеллинг (Terschelling) — Флэмборо-Хэд (Flamborough Head). Эта экспедиция тоже не имела успеха. Выбранные для этой цели лодки с двигателями Дизеля для надводного хода — *U-19*, *U-21*, *U-22* и *U-24* — все, кроме *U-21* (Херзинг), были принуждены вернуться обратно. Эта одиночная лодка шла с намерением воспрепятствовать переброске в Бельгию британского Экспедиционного корпуса. Как из-

вестно, корпус фактически не перебрасывался во Францию до 15—17 августа, хотя авангардные части переправились через Английский канал (Channel) 9-го.

Но работа германской разведки потерпела настолько полную неудачу, что германский штаб вплоть до 22-го оставался в неизвестности о таких больших воинских перебросках. Еще более замечательным было желание, высказанное германской военной партией, не препятствовать переброскам британской армии, так как они желали разбить ее на французской территории.

Тем не менее, Херзинг вернулся с весьма ценной информацией относительно системы патруля у восточного побережья Англии. 14-го он вышел вновь в поход вместе с *U-19* для просмотра района от Эгерзунда (Egersund) до Питерхэда (Peterhead). В то же время *U-22* (Хопше) была послана в разведку к р. Хэмбер (Humber) перед операцией *Альбатроса (Albatross)* и *Пеликана (Pelikan)* по постановке минного заграждения в этом районе, выполненной 24 августа.

Три подводных лодки благополучно вернулись из похода, хотя две, находившиеся наиболее к северу, доносили о многочисленных дозорах, принудивших их к пребыванию под водой в напряжении в течение многих часов. Херзингу на *U-21* особенно повезло: он прошел 1 600 миль без малейшего беспокойства — случай, который даже его командование считало невозможным.

Гайер, известный историк германского подводного плавания, говорит, что эти походы выявили некоторые дефекты конструкции подводных лодок. Главными из числа потребовавшихся исправлений были: уборка телефонных буев, которые всплывали с лодки, находившейся на глубине, обнаруживая ее местонахождение; снабжение лодок колоколами громкого боя в целях предупреждения всех постов о предстоящем срочном погружении; расширение площадки сверху кожуха рубки для увеличения командного мостика.

В сражении 28 августа в Гельголандской бухте (Heligoland Bight) подводные лодки не принимали участия, но в результате британского набега одна полуфлотилия была переведена для базирования в р. Эмс (Ems) [1]. Эти силы впоследствии были увеличены до размеров целой флотилии (порядка 10 единиц) с прибавлением подводных лодок типа *U-27*, *U-30* как только они закончили свои испытания в Балтике. В сентябре Херзинг вновь вышел в поход, на этот раз сопровождаемый *U-20* (Дрешер). Поздно ночью на 2 сентября он добрался до Фирт ов Форта (Firth of Forth). Он действительно проник в устье до района Форт-Бриджа (Forth Bridge), прежде чем его присутствие было обнаружено и поднята тревога. После этой неудачной попытки атаковать британские военные корабли в Форте, он дошел до Фирта и изменил курс к югу. Тремя днями позже он вписал свое имя в историю, в первый раз потопив военный корабль самодвижущейся торпедой, выпущенной с подводной лодки.

Вечером 5-го был шторм. Около мыса Сент Эббс Хэд (St. Ebbs Head) Херзинг встретился с лидером Фортского патруля миноносцев легким крейсером *Патфайндер (Pathfinder)* в сопровождении его флотилии.

---

[1] В начале войны германские подводные силы были разделены на 2 флотилии (flotillas).

Несмотря на произведенное быстрое погружение *U-21*, торпеда попала в маленький крейсер, под передней трубой. Носовая часть корабля взорвалась, охваченная пламенем, кормовая часть поднялась из воды; пораженный корабль накренился и в течение 4 минут пошел на дно, погружаясь носом вместе с 259 чел. его несчастливой команды. Море было так бурно, что не было видно никакого следа торпеды, и поэтому долго недоумевали в определении причины этой внезапной и ошеломляющей катастрофы.

Патфайндер оказался верен своему имени, так как даже своей гибелью он указал тот путь, по которому должна была развиваться морская война, — путь подводных операций, полных смертельной опасности для надводных кораблей — военных и торговых [1].

Выстрел Херзинга был первым в цепи событий, происшедших осенью 1914 г. и естественно увеличивших популярность германского подводного плавания, прогресс которого был задержан требованиями некоторых флагманов, в особенности гр. адм. Тирпица, настаивавшего на создании „дееспособной подводной лодки, до постройки подводных лодок вообще“. В то же время эти события в значительной степени увеличили тревогу Британии за безопасность Гранд-Флита, стоявшего в своей незащищенной якорной стоянке на Оркнейских островах.

В тот же день, в надежде найти безопасную стоянку, Гранд-Флит перешел в новую угольную базу в Лох-Ю (Loch Ewe) на западном берегу Шотландии, пока в Скапа-Флоу тревоги подводной опасности продолжались. Несмотря на выяснявшуюся впоследствии их необоснованность, сами по себе слухи о присутствии необнаруженного противника оказывали отрицательное влияние большого значения.

Следующий удар был нанесен в южных водах с ошеломляющей силой. Со времени переброски в августе во Францию Экспедиционного корпуса, в районе, известном под названием „Броод-Фортинз“ (Brood Fourteens), к югу от Доггер-банки (Dogger Bank) находился дозор, состоявший из старых броненосных крейсеров (7-я эскадра), имевший назначением прикрывать Дуврский патруль и оказывать поддержку флотилиям Гарвичского отряда (Harwich Force flotillas). Эта эскадра, прозванная в шутку „эскадрой живой приманки“ („Live Bait Squadron“), слишком быстро оправдала свое зловещее прозвище. Как будто сама природа была в заговоре с атакующими, так как погода вечером 17 сентября заставила эскадренные миноносцы искать убежища в порту. Только после полночи на 22 сентября коммодор Тируит оказался в состоянии выйти в море из Гарвича (Harwich), чтобы образовать противолодочную завесу. В периоды свежей погоды эти большие крейсера несли дозор без какой бы то ни было охраны из эскадренных миноносцев. Опасностью от подводных лодок считали возможным пренебречь, ввиду короткой крутой волны, разведенной штормом; кроме того, предполагали, что германские лодки находятся значительно севернее, у норвежского побережья. Согласно существовавших распоряжений три крейсера — *Абукир* (*Aboukir*), *Кресси* (*Cressy*) и *Хог* (*Hogue*) — шли в линии фронта на 2-мильных интервалах друг от друга, курсом *N*, ходом около 10 узл. На рассвете 22 сентября стихло и было ясно;

[1] Pathfinder в переводе на русский язык означает „прокладывающий дорогу“. *Прим. перев.*

у Шевенингских банок (Scheveningen) была большая зыбь. Около 7 ч. 30 м. совершенно неожиданно мощный взрыв потряс *Абукир*. Корабль сразу накренился и через 25 минут перевернулся, оставив большую часть своей команды барахтающейся в воде.

Считая, что причиной катастрофы являются мины заграждения, *Хог* приблизился для оказания помощи погибавшему кораблю, и в свою очередь был подорван двумя торпедами. Через 5 минут его палуба покрылась водой, а ещё через 5 минут крейсер совершенно погрузился. Точно так же подошел *Кресси* для спасения оставшихся в живых людей, тоже получил попадание двумя торпедами и через $^1/_4$ часа затонул.

В последнем случае потери в людях были особенно велики, так как шлюпки *Кресси* были спущены на воду и всецело заняты подбиранием людей, оставшихся в воде после гибели двух других крейсеров. Только благодаря самоотверженной помощи двух голландских пароходов и нескольких лоустофских траулеров, пренебрегших опасностью от предполагаемых мин заграждения, около 837 офицеров и матросов было спасено.

Несмотря на все старания спасти всех людей, эта трагедия стоила стране жизни 62 офицеров и 1 073 матросов, многие из которых были призванными из запаса и гардемаринами.

Таким ужасным образом обнаружилась подводная опасность в водах метрополии, причем потопление 3 кораблей было делом всего одной малой лодки *U-9* под командой Отто Веддигена. Уже в мирное время он отличился, показав большое искусство управления лодкой. Его военная карьера была ослепительна, как полет метеора, и так же коротка. От его помощника, лейт. Иогана Шписа, мы точно знаем, как была выполнена атака [1]. Нам известно лишь очень немного картин закулисной стороны атак подводных лодок, описанных так же ярко, как эта. Посланный в море 20 сентября с приказом в запечатанном пакете препятствовать движению транспортов в Бельгию, Веддиген имел большие затруднения с гирокомпасом при проходе вдоль голландского побережья и оказался в 50 милях в стороне от курса. Вечером следующего дня, 21-го, он искал на ночь убежища на грунте вблизи Шевенингских банок, но волнение было настолько сильным, что, лежа на грунте на глубине 15 саж. (27,4 *м*), лодка сильно билась о грунт. Из опасения, что удары о грунт вызовут течь, Веддиген принужден был всплыть на поверхность. Здесь около него обнаружились огни четырех кораблей. Считая, что это огни британских эскадренных миноносцев, он счел за лучшее погрузиться вновь. Ему ничего не оставалось, как ходить под водой в течение темного времени, и таким образом в продолжение всей осенней ночи *U-9* бродила, как ночной хищник в джунглях, взад и вперед под волнами.

На следующее утро, непосредственно перед восходом солнца, *U-9* всплыла на поверхность и приступила к зарядке батарей, почти разрядившихся в течение ее лишенной отдыха ночи. Шпис, ведший лодку, внезапно заметил поднимающиеся из-за горизонта высокие стеньги военного корабля. Затем, обнаружив четыре облака дыма, он не имел уже

[1] После войны Шпис издал свои воспоминания в виде книги „Sechs Jahre unter Wasser"; есть русский перевод книги под названием „Шесть лет под водой", изд. Брокгауз-Ефрон. Л. 1929 г. Второе издание книги, значительно дополненное, в русском переводе не издавалось. *Прим. перев.*

больше сомнений, немедленно вызвал Веддигена и получил приказание погружаться.

Началось сближение. На горизонте появились 3 малых четырехтрубных крейсера. Шпис ушел в нос приготовить и установить запасные торпеды и по возвращении в центральный пост узнал от Веддигена, что корабли были крейсерами типа *Бёрмингэм*.

Когда ничего не подозревавшие корабли пришли на дистанцию торпедного выстрела, Веддиген отдал приказание погружаться немедленно после торпедного выстрела на 15 *м*. В 7 ч. 20 м. из носового аппарата была выпущена первая торпеда. Команда ожидала чего-нибудь внезапного, ужасного и катастрофического. Ничего не случилось. Шпис посмотрел на глубомер, обхватил руками перископ и стал ждать. Затем до их ушей донесся глухой удар, сопровождавшийся звонким шумом. Никогда они не слышали ничего подобного. Это был звук взрыва торпеды, передававшийся водой от пораженной цели к атаковавшей подводной лодке. Перископ был поднят опять. Заглянув в него, Веддиген увидел гибнущей свою первую жертву. Возбуждение команды *U-9* было умерено опасением появления течи от близкого взрыва, но быстрый осмотр показал водонепроницаемость корпуса. 25 мин. спустя Веддиген произвел двойной выстрел по второй цели, но настолько сблизился, что принужден был дать одной машине задний ход, чтобы отойти от тонущего корабля. *U-9* снова погрузилась.

В это время от старшего механика поступил доклад, что батарея почти разряжена и вскоре будет необходимость немедленно всплыть. Несмотря ни на что Веддиген продолжал атаку. В кормовых трубах оставались 2 торпеды. Последней запасной торпедой был перезаряжен носовой аппарат.

Взглянув еще раз в перископ, Веддиген обнаружил третий крейсер, стоявший неподвижно и представлявший собой прекрасную цель; его шлюпки были спущены и посланы для спасения погибающих. Через час после выпуска первой торпеды Веддиген отдал команду стрелять обоим кормовым трубам. Одна торпеда промахнулась, другая попала в цель. Крейсер казался неповрежденным, ввиду чего была выпущена последняя торпеда, и корабль получил смертельный удар. Последний взгляд в перископ обнаружил крейсер переворачивающимся. После гибели корабля *U-9* при первой возможности ушла из этого района и приступила к зарядке батарей. Поздно вечером, пробираясь вдоль голландского побережья к своим берегам, она видела на горизонте гарвичские эскадренные миноносцы бешено носящимися взад и вперед в поисках виновника гибели трех больших крейсеров.

Благополучное возвращение в свою базу команды *U-9* вызвало громадные овации. Веддиген отомстил за *U-15*, потопив три крейсера не типа *Бёрмингэм*, как он думал вначале, а три больших броненосных крейсера по 12 000 *т* каждый. Он начал новую эпоху в морской войне, и в результате энтузиазма, вызванного его успехом, возникло намерение вести операции против Гранд-Флита.

Мрачная, потрясающая катастрофа послужила полезным уроком. С одной стороны, оказалось, что большое волнение или зыбь в районе моря с малыми глубинами не помешали подводной лодке сблизиться, оставаясь незамеченной, тогда как до этого считали возможным лишь обратное. С другой стороны, теперь было ясно понято, насколько неблагоразумным

было использование старых и больших крейсеров для несения дозорной службы с выдвижением их в район, находившийся в легко преодолимом неприятельскими подводными лодками расстоянии от баз последних и, наконец, оставление их без охраны эскадренных миноносцев. Продолжать проводить такое использование — значило добиваться другого несчастья. Марк Керр заявляет, что в записке, написанной им перед войной, он защищал мнение о необходимости в случае начала военных действий отозвания больших кораблей с Северного моря, чтобы удачная атака вроде происшедшей, не принудила убедиться в мощности подводного оружия. После горького опыта усвоили этот урок англичане, но принцип не подставлять боевые корабли в качестве удобных целей для неприятельских торпед получил признание лишь после того как французы и итальянцы подобным же образом понесли тяжелые потери.

В результате потопления трех кораблей 7-я крейсерская эскадра перестала существовать. 2 октября было поставлено минное заграждение в 40 милях севернее Остэнде (Ostend), южнее поля, выставленного *Кёнигин Луизе* (*Königin Louise*) в первые дни августа. К концу года было поставлено около 2 000 английских мин, но применявшийся образец мин обладал недостатками, и английские минные постановки к июню следующего года фактически прекратились совершенно. Единственной ценностью этих заграждений было то, что само по себе предполагаемое наличие мин удерживало на некоторое время неприятельские подводные лодки от прохода через подозрительные в смысле присутствия мин районы. Но еще является вопросом, были ли нанесены этими минами какие-либо повреждения, кроме того вреда, который ими был нанесен своим кораблям. В самом деле, немцы объявили в приказе: „Английские мины не взрываются“. Они уверяли, что в районах, которые англичане объявили минированными и опасными для плавания, иногда вовсе не оказывалось мин. В конце концов результаты были те же: объявление района опасным без его минирования давало тот же результат, что и объявление района опасным с постановкой в нем мин, не оказывавших никакого действия. Во всяком случае, были там мины или нет, ни один корабль не был поврежден в районе их расположения. Позднее немцы, считая, что мы опять их запугиваем „фиктивными заграждениями“, начали гордо пересекать районы, в которых находились действовавшие мины, что и вело их лодки к гибели. В конечной стадии войны из общего числа случаев гибели подводных лодок наибольшее число случаев давали мины. Таким образом первоначальные недостатки английских мин имели по крайней мере ту заслугу, что они усыпляли бдительность врага.

Непосредственно перед постановкой минного заграждения последовало дальнейшее развертывание подводной войны. Командиру *U-18* Хеннигу принадлежит первенство прохода Дуврским проливом (Dover Straits). После атаки легкого крейсера *Аттентив* (*Attentive*) у Дувра 27 сентября он прошел узкость 30-го и вернулся перед самой постановкой заграждения. Для обеспечения секретности, столь необходимой для успеха минных операций, необходимо было отложить постановку до наступления ночи и производить ее под прикрытием эскадренных миноносцев. Вероятно, *U-18* была именно той лодкой, которая атаковала 2 октября к югу от Гудвинских мелей (Goodwins) старую английскую лодку *B-3*.

Главной трудностью, встреченной Хеннигом во время этого похода, были сильные течения; в то же время он нашел в проливе ту же обстановку, что и в мирное время, со всеми навигационными огнями на берегу, плавучими маяками и буями, обслуживавшими в ночное время морские перевозки в узкости.

Другие подводные лодки оперировали в октябре значительно севернее. *U-16* (Хансен) 1 октября вышла в поход, рекордный по длительности плаванья и продолжавшийся 15 дней. Перед возвращением этой лодки, Веддиген на *U-9* опять вышел в море, на этот раз в сопровождении *U-17* (Фельдкирхнер) для атаки Гранд-Флита на его якорной стоянке. Случилось так, что как раз в это время из Халифакса (Halifax) перебрасывались войска Канадского экспедиционного корпуса. Были приняты спешные мероприятия, чтобы воспрепятствовать выходу германских кораблей в Атлантику и нападениям на конвой транспортов. В частности 10-я крейсерская эскадра (состоявшая из старых крейсеров типа *Эдгар* (*Edgar*) была переброшена с северной блокадной линии (Исландия—Шетландские острова) в район к востоку от Эбердина (Aberdeen). 15 октября две подводных лодки вступили в соприкосновение с этим кордоном. Крейсера ходили в линии фронта, на дистанции в 10 миль один от другого.

Еще раз *U-9* встретила неприятельские корабли на рассвете и у нее появилась большая надежда повторить тройной успех 22 сентября; но вскоре Веддиген и Шпис убедились, что им придется иметь дело с совершенно новым положением вещей. Идя в простом строю, одним и тем же курсом, постоянной скоростью, *Абукир*, *Кресси* и *Хог* сделали проблему сближения и атаки такой простой, какую только может себе представить атакующая подводная лодка. Теперь англичане использовали полученный урок. Крейсера типа *Эдгар* держались вдалеке друг от друга, постоянно изменяли курс, меняли скорость, иногда следуя 7-узловым ходом, иногда увеличивая его до 14 узл. Атака такой цели была неизмеримо более трудной, так как обстановка и условия сближения и атаки менялись с минуты на минуту. Такова была тактика, принятая англичанами после гибели трех крейсеров для уклонения от атак подводных лодок. Поэтому у *U-9* ничего не вышло. Часами она выслеживала крейсера, стараясь выйти на позицию на нужной дистанции. Наконец, Веддиген и Шпис потеряли надежду и ушли на глубину.

Затем колесо фортуны опять повернулось к *U-9*: крейсера приближались. Веддиген снова взял на себя командование, все разошлись по своим постам для погружения; *U-9* пошла на перископной глубине. Море было очень спокойно, так что перископ нужно было обнажать с большой осторожностью. Крейсера обменивались между собою сигналами. Была спущена шлюпка, по всей вероятности—для передачи приказов или доставки посланного человека.

Между английским и германским изложениями дальнейшего есть разногласия. Для *U-9* внезапно появилась опасность быть протараненной одним из ее противников; был ли это *Хаук* (*Hawke*) или *Эндимион* (*Endimion*) — неясно. Веддиген решил поднырнуть под него и рассчитал, что, вынырнув с другого борта, он окажется на прекрасной позиции для выстрела одним из кормовых аппаратов. Но когда он всплыл, то увидел крейсер не позади себя, а впереди. Его объяснение случив-

шегося заключалось в том, что крейсер в безрезультатной попытке таранить лодку описал полуциркуляцию и подставил себя в положение прямо перед ее носом. Теперь *U-9* располагала возможностью, которой добивалась с того момента, как на рассвете впервые обнаружила крейсера. Из носового аппарата была выпущена торпеда, попавшая в *Хаука*; он подходил для получения почты с *Эндимиона* и, получив почту, шел своим курсом, имея в момент, когда произошел взрыв, ход от 12 до 13 узл. Старый корабль сразу же получил крен, перевернулся и затонул в 8 минут, унося с собой около 500 чел. команды. Других крейсеров в виду не было, но часом позже *Тизеус* (*Theseus*) разошелся с торпедой, выпущенной *U-17*. В это время все корабли получили приказание итти на *NW*; от *Хаука* не поступало никакого ответа, и в результате предпринятых поисков был обнаружен лишь плот с одним офицером и несколькими человеками команды.

Нанеся свой второй удар, Веддиген возобновил свою первую попытку проникнуть в Скапа-Флоу; у восточного входа он атаковал дивизион эскадренных миноносцев и едва не достиг успеха в атаке на *Эларм* (*Alarm*). Он так увлекся, что обнаружил *Нимфе* (*Nymphe*) только перед собой и избежал таранного удара лишь быстрым погружением. Грохот машин и винтов миноносца в момент прохода над лодкой буквально оглушили команду *U-9*. Когда *U-9* вернулась в базу, то узнала, что 20 октября *U-17* осмотрела и потопила пароход *Глитра* (*Glitra*) (866 *т*), шедший из Ставангера; это было событием большого значения, последствия которого должны были сказаться немедленно же.

В южных водах *U-20* причинила много беспокойства. 13 октября у острова Уайт (White) миноносцем *№ 116* была обнаружена подводная лодка, быстро погрузившаяся. Ее присутствие вызвало большие сомнения в безопасности совершавшего переход канадского конвоя. Пункт назначения транспортов с войсками был изменен с Саутхэмптона (Southhampton) на Плимут (Plymouth) в уверенности, что подводная лодка не рискнет забраться так далеко к западу. Между тем, Дрешер на *U-20* нашел возвращение Английским каналом рискованным и решил держаться и пройти у западного побережья, обогнув Шотландию с севера. Прошел ли он Ирландским морем или вдоль западного Ирландского побережья — неясно. 17-го у Бэтт-ов-Льюис (Butt of Lewis) он неожиданно встретился с 4 линейными кораблями и завесой эскадренных миноносцев, и был настолько удивлен, что упустил возможность атаки. 18-го Дрешер вернулся, преодолев трудности, заключавшиеся в обходе кругом Британских островов.

У западного побережья Шотландии тревоги опасности от подводных лодок становились возрастающе частыми, а германские лодки начали проходить западнее Оркнейских островов. Поход *U-20* держался немцами в полнейшей тайне, но когда присутствие лодки у Лох-Ю 7 октября было окончательно установлено, уверенности в безопасности Гранд-Флита больше быть не могло.

Действительно, Веддиген не добился успеха при своей попытке достигнуть якорной стоянки Скапа-Флоу, но скорее из-за неудачи, чем благодаря достаточно действительной дозорной службе. После этого было принято решение перевести линейные корабли в Лох-Суилли (Lough Swilly), на северном побережье Ирландии, до тех пор, пока Скапа-Флоу не сможет быть обеспечена от проникновения подводных

лодок. Тот факт, что часть Гранд-Флита принуждена была пройти при этом через минное поле, поставленное у Лох-Суилли *Берлином* (*Berlin*), и потеряла при этом линейный корабль *Одэшиэс* (*Audacious*) — одну из своих мощнейших единиц, не уменьшает глубокой значительности этого шага. Он означал, что несколько подводных лодок принудило наиболее мощный из всех известных в истории линейный флот покинуть свою первую базу и отступить во вторую, а затем — в третью, каждый раз в более удаленную от главного морского театра часть Северного моря. Отступление Гранд-Флита в этом смысле было фактом не менее серьезным, чем германский прорыв во Фландрии в марте — апреле 1918 г. Была потеряна „сдерживающая" („containing") позиция у Оркнейских островов и вместе с тем — поддержка для линии Северной блокады (Northern Blockade). Все восточное побережье оказалось рискованнейшим образом предоставлено возможности неприятельских нападений; морские силы в этих водах были оставлены без поддержки. Одним словом, замысел всего стратегического развертывания был нарушен на некоторый период германскими подводными лодками. Какие колоссальные возможности открылись в результате действий подводных лодок для совместных операций германского флота и армии! Поистине счастьем было для нас, что немцы упустили громаднейшие возможности, которые могли быть ими использованы!

Перед возвращением *U-20*, новая лодка *U-27* (Вегенер) вышла ей на смену. Едва начав свой поход, она встретилась 18 октября у Боркум Рифа (Borkum Riff) с английской подводной лодкой *E-3*. Вегенер говорит, что его торпеда буквально разорвала ее на две части, но опасаясь, что поблизости могут быть другие лодки, он не смог предпринять поиски оставшихся в живых.

Затем *U-27* возобновила прерванный этой встречей поход к Дуврскому проливу; вслед за ней *U-19* (Кольбе) вышла несколькими днями позднее. Эта последняя должна была итти в Зеебрюгге (Seebrügge), недавно занятое германскими войсками. У голландского побережья, ночью 24 октября, в полной темноте, на нее наскочил эскадренный миноносец *Бэджер* (*Badger*), и она должна была вернуться в поврежденном состоянии в свою базу. Стоит отметить, что эта лодка-ветеран пережила многие опасности в течение войны, и в феврале 1918 г. потопила 36 000 *т* тоннажа в Ирландском море. В позднейший период военных действий командование ею принял Шписс. В своей книге он рассказывает о многих замечательных случаях выхода *U-19* из затруднительных положений в Балтике, Северном море, Английском канале и Атлантике.

Едва *U-19* оказалась в положении „hors de combat", вместо нее вышла в море *U-24* под командой Шнейдера. В течение этого заместительства на долю *U-19* выпало незавидное отличие совершения первого зверства германской подводной войны. 26 октября у мыса Гри-Нэ (Gris Nez) лодка встретила французский пароход *Амираль Гантом* (*Amiral Ganteaume*)[1] (4 590 *т*), имевший на борту 2 500 бельгийских беженцев, и Шнейдер не поколебался взорвать его торпедой. Хотя корабль не потонул и был отбуксирован в Булонь (Boulogne), на нем погибло во время паники, возникшей среди перепуганных деревенских

[1] Бывший лайнер линии Аллана *Хайберниэн* (*Hibernian*).

жителей, около 40 чел. Более законный успех был достигнут потоплением старого крейсера *Хермес* (*Hermes*), использовавшегося как авиаматка. Он был подорван на пути из Дувра в Дюнкерк (Dunkirk) 31 октября двумя торпедами с *U-27*, и это потопление стоило гибели 22 чел. Присутствие у берегов Фландрии бомбардировочной эскадры (bombarding squadron) адм. Хууда было несомненно сильным притягательным объектом для подводных лодок. Но им не удалось достигнуть большего успеха, чем увеличение трудности выполнения операций[1].

Авария *U-19* только отсрочила прибытие неприятельских сил во фландрские порты. Первой вошла в Зеебрюгге 9 ноября подводная лодка *U-12*; в течение того же месяца за ней последовали *U-5*, *U-8*, *U-11* и *U-24*. Зеебрюгге в это время использовался лишь как выдвинутая база, из которой подводные лодки могли тревожить атаками движение в Английском канале и неприятельские военные корабли в южных водах. В качестве самостоятельного соединения, отдельного от Флота Открытого моря, фландрская флотилия была образована только 29 марта 1915 г.; до этого подводные лодки просто пользовались фламандскими портами как опорными пунктами.

Два дня спустя после прихода *U-12* Форстман вышел на ней в пролив и обнаружил старую канонерскую лодку *Найгер* (*Niger*), стоявшую без всякой охраны на якоре у мола Диль (Diel pier). Он быстро потопил ее. Вероятно эти лодки производили предварительную разведку перед набегом линейных крейсеров на Ярмут 3 ноября. Они же образовали завесу, чтобы преградить путь неприятелю при преследовании им отступавших германских кораблей.

Потопление парохода *Глитра* 20 октября было уже упомянуто. Следующее нападение произошло 11 ноября, когда почтовый пароход Большой восточной линии *Кольчестер* (*Colchester*) (1 209 *т*) был атакован в Северном море подводной лодкой и спасся от нее бегством.

Это была первая атака, потерпевшая неудачу. 20 дней спустя *U-21* появилась перед Гавром (Havre) и остановила пароход *Малахит* (*Malachite*) (718 *т*); дав его команде достаточное время, чтобы покинуть корабль, Херзинг потопил его артиллерийским огнем. Подобным же образом 26-го он поступил с пароходом *Примо* (*Primo*) (1 366 *т*).

---

[1] Увеличившуюся активность подводных лодок показывает число соприкосновений с ними, о которых было донесено в течение октября.

2 октября. Подводная лодка *В-3* атакована в Дуврском проливе. 5—7 октября. Эскадренные миноносцы *Мохаук* (*Mohawk*) и *Кокетт* (*Coquette*) видели подводную лодку в Дуврском проливе; другую видели дрифтеры у буя Смитс-Нол (Smiths Knoll); третью—у Лох-Ю. 9 октября. Крейсер *Энтрим* (*Antrim*) атакован подводной лодкой у Скюденеса (Skudenaes). 10 октября. Эскадренный миноносец *Эттэк* (*Attack*) атакован подводной лодкой у банки Схаувен (Schowen Bank). 11—13 октября. Миноносец *№ 116* преследовал подводную лодку у острова Уайт. Монитор *Сиверн* (*Severn*) атакован подводной лодкой в Дуврском проливе. Эскадренный миноносец *Гошаук* (*Goshawk*) атакован у побережья Голландии. 15 октября. Крейсер *Хаук* (*Hawke*) потоплен подводной лодкой *U-9*; лидер *Суифт* (*Swift*), спасавший уцелевших, атакован 3 раза; крейсер *Тизеус* (*Theseus*) атакован *U-17* в Северном море. 16 октября. Эскадренный миноносец *Эларм* (*Alarm*) атакован *U-9* у Оркнейских островов. 17 октября. Канонерская лодка *Леда* (*Leda*) и лидер *Суифт* атакованы у Скапа-Флоу. 21 октября. Эскадренный миноносец *Линкс* (*Lynx*) видел подводную лодку у Кромарти Фирта (Cromarty Firth). Эскадренный миноносец *Бэджер* (*Badger*) таранил *U-19* у берегов Голландии, другая лодка была видна в Лох-Ю и у Шелл (Shell). 31 октября. Крейсер *Хермес* (*Hermes*) потоплен в Дуврском проливе.

В обоих случаях человеческих жертв не было. После этого наступило затишье. В декабре две из этих лодок пропали без вести: *U-5* (Леммер) и *U-11* (Суходолец); предполагают, что они погибли на минном поле у Зеебрюгге.

Кроме подводных сил, оперировавших в южных водах, другие лодки действовали в Северном море. Уход Гранд-Флита на север имел своим следствием то, что поиск английских эскадр линейных кораблей, произведенный *U-22* в октябре, был безрезультатен. Вторая попытка нападения была сделана 23 ноября, когда *U-16* и *U-18* пытались проникнуть через линию охранения в Скапа-Флоу. Но Гранд-Флита там не было: безвестно для атакующих он вышел к Гельголандской бухте (Bight) для поддержки бомбардировки Зеебрюгге Дуврским патрулем. *U-18* (Хеннпг) 23-го рано утром предприняла попытку без всякого шанса на успех; ей удалось успешно пройти вглубь до бона в проходе Хокса (Hoxa), следуя в кильватерной струе парохода. Когда осмотр якорной стоянки показал отсутствие Гранд-Флита, она изменила курс для выхода обратно. *U-18* не успела еще далеко отойти, как ее обнаружил вооруженный траулер *Токио* (*Tokio*). В скором времени она была замечена другим вооруженным траулером *Дороти Грей* (*Dorothy Grey*), таранившим ее. По всей вероятности были повреждены как горизонтальные рули, так и перископы. *U-18* быстро погрузилась, коснулась дна и всплыла на поверхность. Тараненная вторично, на этот раз — присоединившимся к охоте эскадренным миноносцем *Гарри* (*Garry*), *U-18* еще раз ушла на глубину и снова вырвалась на поверхность воды. Совершенно изуродованная, она потащилась вдоль Пентланд Скерриз (Pentland Skerries). Ее команда выпускала ракеты, и, когда подошел *Гарри*, *U-18* затонула у Мюкл Скерри (Muckle Skerry). Видя невозможность уйти, команда затопила лодку. Весь экипаж, кроме одного человека, был спасен.

U-16 (Ханзен) тоже производила разведку у южного прохода, но также ни одного корабля из состава Гранд-Флита не обнаружила. В течение ближайших двух дней она причинила много беспокойства неприятелю, пытаясь войти в Лервик (Lerwick) (Шетландские острова); вблизи этого порта она была атакована и отогнана канонерской лодкой *Скипджэк* (*Skipjack*).

В тот же день *U-17* также вошла в норвежские воды в поврежденном состоянии, но ушла на следующий день, чтобы избежать интернирования. После попытки набега на оркадскую[1] якорную стоянку флота активность подводных лодок уменьшилась. 15 декабря во время бомбардировки Скарборо (Scarborough) три подводные лодки находились на позициях у устья р. Хэмбер, используя данные произведенной *U-27* разведки минных полей у восточного побережья Англии.

Гайер указывает, что подводные лодки Северного моря были приписаны для несения дозорной службы к береговой обороне из опасения ожидавшейся вскоре попытки англичан заблокировать устья германских рек брандерами. Только однажды двум лодкам было предписано произвести поиск и атаковать неприятельские корабли вблизи Гельголанда.

В рождественские дни 1914 г. английскими самолетами, выпущенными с авиаматок, был предпринят налет на Куксхафен (Cuxhaven); в связи

---

[1] Оркады—древнее название Оркнейских о-вов. *Прим. ред.*

3*

с этим *U-20*, *U-22* и *U-30* были высланы для атаки надводных кораблей. Первая из упомянутых лодок стреляла торпедой по одному из сопровождавших легких крейсеров, другие два избегли атаки благодаря имевшейся завесе эскадренных миноносцев. 24 января 1915 г. во время боя линейных крейсеров у Доггер Банки шесть подводных лодок были еще раз расположены в устье р. Эмс и у Гельголанда, в ожидании приказания об атаке преследовавших английских кораблей, на случай если бы это оказалось необходимым. Таким образом твердая уверенность британской эскадры линейных крейсеров в присутствии германских подводных лодок во время боя была совершенно ошибочна. Но уже само по себе подозреваемое присутствие лодок оказало весьма важное влияние на преследование, вызвав установление тесной противолодочной завесы вокруг поврежденного *Ляйона* (*Lion*) на время его буксировки обратно в Розайт (Rosyth) в целях полного обеспечения его от торпедных атак.

В это время германские подводные лодки, будь они в море, могли иметь значительные шансы на успех атаки неповрежденных английских линейных крейсеров, но бездеятельность Флота Открытого моря и малое число подводных лодок помешали разработать и провести совместную операцию надводных сил и подводных лодок. Подобная комбинированная операция была предпринята в серьезном масштабе только годом позже.

Новый год начался с крупнейшего успеха, достигнутого подводной лодкой. В течение рождественской недели *U-24* (Шнейдер) была в крейсерстве в западной части Английского канала. В это же время 5-я эскадра линейных кораблей была выслана из Мэдуэй (Medway) к Портлэнду (Portland) для прохождения артиллерийских стрельб. Ввиду предполагавшейся безопасности западной части Канала, вокруг линейных кораблей не было образовано завесы эскадренных миноносцев. Нужно заметить, что большое крейсерство *U-20* от о-вов Силли (Scilles) до Оркнейских островов не было тогда известно адмиралтейству. В течение всего дня 31 декабря подводная лодка, притаившись, скользила вслед за эскадрой, а линейные корабли не подозревали о грозившей им опасности. С наступлением ночи они взяли курс на о-в Уайт с намерением возобновить стрельбу на следующий день. Поднялся сильный южный ветер, и эскадра шла малым ходом при бурном море. В ранние часы первого дня нового года *U-24* нанесла свой удар: *Формидэбл* (*Formidable*) был поражен торпедой.

В соответствии с инструкциями, изданными после потопления трех крейсеров в сентябре, прочим кораблям, шедшим в строю, было приказано воздерживаться от сближения с поврежденным линейным кораблем, и *Формидэбл* затонул с потерей 550 чел.

В результате этого трагического события к военному командованию была обращена настойчивая просьба отнять у немцев обратно Зеебрюгге и Остэнде. В то же время было решено поставить поперек Дуврского пролива дрейфующие сети (drifter nets), в расчете, что в них будут запутываться проходящие чрез пролив подводные лодки; тогда к этому месту должны были подходить вооруженные яхты или эскадренные миноносцы и уничтожать неприятеля подрывными тралами (explosive sweeps). Поскольку глубина этих сетей достигала лишь 60 фут (18,3 *м*), а глубина погружения германских подводных лодок того времени имела пределом около 164 фут (50 *м*), для лодок являлось вполне возможным подныривать под сети. Больше того, поскольку дрифтеры могли

держаться в море только днем, проходившие подводные лодки могли просто дождаться наступления ночи и тогда миновать препятствие. Сигнальные буи сетей днем были ясно видны лодкам и давали возможность обойти заграждение. Сети как противолодочное средство не были новой идеей; они были испробованы давно, еще в 1906 г. В Дуврском проливе их ценность значительно понижалась вследствие сильного течения.

Независимо от этих попыток препятствовать проходу подводных лодок немцы потеряли еще две единицы от несчастных случаев. Три лодки — *U-22, U-31* и *U-32* — 13 января вышли в поход к устью Темзы (Thames), по на девятый день *U-32* вернулась поврежденной; *U-22* (Хоппе) вернулась 27 января, сообщив трагическое известие: шестью днями раньше, у голландского побережья, *U-22* встретила подводную лодку, дважды вызывала ее для обмена опознательными, но не получила ответа. Считая, что перед ней английская лодка, Хоппе потопил ее торпедным выстрелом. С погибшей лодки был подобран только один человек, уцелевший из числа команды *U-7*, которой командовал Кениг, лучший друг Хоппе.

Третья лодка, *U-31* (Вахендорф), совсем не вернулась; по предположениям она взорвалась на мине у восточного побережья Англии. Германская версия объяснения этого таинственного исчезновения считает причиной гибели неудачное погружение или гибель команды вследствие дефектов аккумуляторной батареи; в дальнейшем — будто бы 6 месяцев спустя — она была найдена англичанами, сохранившею водонепроницаемость и с мертвой командой на своих постах. Это — интригующая сказка, не имеющая никаких подтверждений. Истиной является то, что точные обстоятельства, дата и место гибели *U-31* остаются такой же тайной для британского морского командования, как и для германского.

Тем не менее все эти первые выступления подводных лодок были неоценимы для воздействия на неприятеля, и вскоре была предпринята в качестве опыта операция, широкая по масштабу и важная по своим последствиям. Херзингу было поручено расширить зону подводной опасности, распространив ее на морской район к западу от Англии. Покинув Вильгельмсхафен (Wilhelmshaven) 21 января и проходя Дуврским проливом, *U-21* появилась 29-го у острова Уолней (Walney Island) и обстреляла Барроу (Barrow), причинив незначительный вред, после чего была отогнана батареями острова Уолней.

На следующий день она потопила подрывными патронами (sank with bombs) три парохода — *Килкон* (*Kilcoan*) (416 *т*), *Линда Бланш* (*Linda Blanche*) (369 *т*) и *Бэн Кручэн* (*Ben Cruachan*) (3 092 *т*) — все у ланкаширского побережья.

Пройдя к югу, она была атакована у Фишгарда (Fishguard) вооруженной яхтой *Вэндюэра* (*Vanduara*), но случайно осталась невредима.

При проходе Дуврского пролива *U-21* пришлось преодолеть лишь небольшие трудности. Положение сетей было обозначено их буями, и *U-21* благополучно прошла; мины были избегнуты проходом через заграждения в малую воду, когда мины были близко к поверхности воды и благодаря этому видны.

Пока Херзинг находился в этом крейсерстве, *U-19* действовала у голландского побережья; 21-го она потопила подрывными патронами пароход *Дэруорд* (*Durward*) (1 301 *т*).

В Английском канале была *U-20* (Дрешер). Она применяла другой метод потопления, стреляя торпедами без всякого предупреждения в ничего не подозревавшие жертвы.

Этим упрощенным методом она потопила 30-го пароходы *Эйкариа* (*Icaria*) (4 335 *т*), *Токомару* (*Tokomaru*) (6 048 *т*) и *Ориоль* (*Oriole*) (1 489 *т*), последний — с полным комплектом команды числом 21 чел.

Таково было начало длинного списка жертв — людей, не участвовавших в войне (non-combatant) и уничтоженных германскими подводными лодками. С этого времени, вплоть до февраля 1917 г. (когда началась „неограниченная" война без всяких претензий на гуманность), 27% уничтоженных судов было потоплено без всякого предупреждения. Дрешер, как будто для того, чтобы подчеркнуть свои мрачные подвиги, в сумерки 1 февраля стрелял торпедой, но промахнулся, по большому госпитальному судну *Эстюриэс* (*Asturias*) (12 002 *т*), несмотря на то, что оно было ярко освещено и на его корпусе были накрашены согласно правилам белые и зеленые полосы, прерывающиеся красными крестами.

Кроме потопления *U-16* пароходов *Дэлуич* (*Dulwich*) (3 289 *т*) и *Вилль-де-Лилль* (*Ville de Lille*) (997 *т*) 15 февраля у Гавра (с гибелью 2 чел.), случаев хищничества больше не было, вплоть до официального открытия в 1915 г. войны против торговли. До этой даты (18 февраля 1915 г.) в общем было потоплено 11 британских пароходов и 1 союзный и поврежден 1 союзный пароход.

Немцы объявили, что будут атаковать многочисленные транспорта с войсками, выходящие из британских портов, применяя „все средства, имеющиеся в их распоряжении", но не достигли никакого успеха против этих судов.

Первая фаза закончилась. Немцы увидели у себя в руках оружие, которым они могли наносить противнику удары с такой свободой, какая была недоступна надводным кораблям: подводные силы заставили Гранд-Флит отступить с якорных стоянок Северного моря. Немцы натолкнулись на средство борьбы с неприятельской торговлей. Подводные лодки доказали, что они обладают значительно большей способностью к длительным действиям в море (power of endurance), чем им приписывали. Германской стороной было сделано открытие, что в некоторых районах может устанавливаться периодически сменяющийся дозор (intermittent patrol); с британской стороны с самого начала войны было найдено возможным держать в Гельголандской бухте непрерывный, способный скрываться под воду дозор (diving patrol).

Быть может неразумно немцы произвели после незадуманного заранее потопления парохода *Глитра* эксперимент с войной против торговли, носивший характер случайного. Эта первоначальная попытка показала, что в дальнейшей стадии мог быть нанесен гораздо более серьезный удар британскому союзному и нейтральному судоходству. Казалось, мало что могло быть сделано для предотвращения этого удара, если он вообще когда-нибудь должен был быть нанесен. В южной части Северного моря были поставлены минные поля, а в Дуврском проливе были установлены противолодочные дрейфующие сети (drifter nets). С другой стороны, возлагались надежды на успех патрульной службы, охранных завес для эскадр линейных кораблей и советов капитанам торговых судов использовать скорость хода для уклонения от атак подводных

лодок. 11 британских пароходов было потоплено, но 5 других спаслись бегством; более серьезными событиями были уничтожение 1 линейного корабля, 4 крейсеров, 1 легкого крейсера, 1 авианосца, 1 старой канонерской лодки и 1 подводной лодки. Немцы со своей стороны имели причиной для сожалений исчезновение 7 единиц из их немногочисленных подводных сил.

Гибель не была восполнена окончанием постройки 3 или 4 новых подводных лодок. Однако был сделан заказ на постройку 20 больших и 33 малых прибрежных лодок и подводных заградителей. У германского морского командования не было больше сомнений в действительной боевой ценности своих подводных лодок.

ГЛАВА II

ОПЫТ И ОШИБКА. ПЕРВЫЙ ПЕРИОД ВОЙНЫ ПРОТИВ ТОРГОВЛИ

(Февраль—сентябрь 1915 г.)

I

Когда идея ведения войны против торговли подводными лодками впервые появилась у немцев? Ответ на эту загадку открыл бы многое, остающееся до сих пор неясным. Как определенно утверждал покойный сэр Джолиан Корбетт[1], до войны считали, что Германия не постесняется использовать подводные лодки против неприятельских торговых судов[1]. Такой образ действия расходился бы с германскими призовыми правилами. Эти правила в согласии с морским международным правом устанавливали следующий принцип: захваченное судно может быть уничтожено на месте только в том случае, если окажется невозможным или практически невыполнимым доставить приз в порт. Это уничтожение не должно предприниматься, „пока все люди, находящиеся на судне, не будут доставлены в безопасное место, если возможно — с их вещами и имуществом“.

Как могло случиться, что столь гуманные принципы подверглись сомнению или оказались нарушенными? Чтобы ответить на этот вопрос, следует вкратце рассмотреть, каким образом возникла идея использования подводных лодок против торговли. Но прежде чем заняться этой темой, следует предварительно сказать несколько слов о развитии противолодочной борьбы. Через 3 года после заказа первых британских подводных лодок, подводные лодки принимали участие в Спитхэдских маневрах 1904 г., когда в качестве противолодочных средств уже существовали сигнальные сети (indicator nets) и тралы. Известно, что во время этих испытаний погибла лодка *А-1*. Эта катастрофа заставила отложить на время все изыскания и применение противолодочных средств борьбы. В 1910 г. был учрежден Комитет для рассмотрения мер защиты против подводных лодок, в числе которых были дымовые завесы, плавание зигзагообразными курсами (zigzagging), маскирующая окраска (decep-

---

[1] *Ю. Корбетт.* Операции английского флота в мировую войну, т. II, стр. 146 (*J. Corbett,* Naval operations, v. II, p. 132) (здесь видимо недоразумение, у Корбетта сказано наоборот—„посовестятся“.—*Прим. ред.).*

tive painting) корпуса судов, мины, ручные гранаты (hand-grenades), буксируемые мины (towing-charges), выслеживание подводными лодками (stalking by submarines) и вооружение подводных лодок артиллерией [1]. Нужно заметить, что англичане были против установки орудий на подводных лодках и, действительно, неизвестно ни одного случая, когда подводная лодка была бы уничтожена орудийным огнем другого подводного корабля.

Все перечисленные меры были рассмотрены применительно к нападению подводных лодок на военные корабли, одиночные или в составе соединений; подводная война против торговых судов не обсуждалась. Однако к концу 1913 г. лорд Фишер совместно с капитаном С. С. Холл составили записку, в которой предсказывалось, что немцы будут использовать свои подводные лодки для нападения на торговые суда. Эта новая идея казалась настолько уродливой, что и Первый лорд [2] и Первый морской лорд [3] заявили, что записка „испорчена (murred) этим предположением". На британских морских маневрах 1913 г. подводные лодки оказались замечательно эффективными; в то же время немцы на морских маневрах, производившихся весною 1914 г., проработали план совместных операций подводных лодок и эскадр линейных кораблей. Маневры прошли так успешно, что была подвергнута рассмотрению идея „дурацких ловушек" (booby traps).

По словам Гайера, была доказана способность подводных лодок эффективно проводить операции совместно с надводными кораблями или против них, и что эти результаты сильно повлияли на операции подводных лодок в первый период войны. Германские лодки базировались на Гельголанд, чтобы находиться поблизости к Флоту Открытого моря, совместно с которым они должны были действовать; с другой стороны, они должны были содействовать и отражению всякого мощного британского удара против германского побережья Северного моря, в особенности против Боркума (Borkum) и Сильта (Sylt). Перед войной немцы проводили упражнение, известное под названием „траление перископа" („periscope trawling"); предполагалось, что при этом использовался один из видов подрывного трала (explosive sweep), буксируемого эскадренными миноносцами.

К.-адм. Шпиндлер категорически отрицает, что до войны Германия замышляла операции подводных лодок против торговых судов [4]. Однако было сделано одно крайне симптоматичное и интересное признание. Гайер, рассматривая довоенные соображения о боевой ценности подводных лодок, говорит: „Правда, перед началом войны один из лучших технических знатоков этого боевого средства, старший лейтенант Блюм, подсчитал число подводных лодок, необходимых для ведения крейсер-

[1] Brassey's *Naval Annual*, 1919, стр. 131.

[2] Уинстон Черчилль.

[3] Адм. Принц Луи Баттенбергский (позднее маркиз Милфорд Хевен).

[4] „До начала войны в 1914 г. в Германском флоте не делалось никаких приготовлений к использованию подводных лодок против неприятельской торговли. Германское морское командование не разрабатывало плана операций, согласно которому противник — Англия — должен был подвергнуться нападению на его морскую торговлю, и таким образом не подготовилось к использованию оружия, которое было бы очень действительно для удара по жизненному нерву „Островной Империи". *Spindler*, „The value of submarine in warfare" (К.-адм. Шпиндлер „Значение подводных лодок в морской войне"). United States Naval Institute Proceedings, май 1926, стр. 837.

ской войны против Англии, и установил это число в 200 единиц[1]. Этот расчет впоследствии оказался замечательно точным. В связи с этим возникает вопрос, составил ли Блюм свой доклад по официальному поручению или с какой-нибудь другой целью. Если он сделал это по распоряжению свыше, то отрицание Шпиндлером существования заранее разработанных планов вызывает сомнение. Однако следует помнить, что такой высокий авторитет, как покойный адм. Шеер, отрицает наличие подобных приготовлений, заявляя, что „столь агрессивные идеи были совершенно чужды нашей морской политике“[2].

Гайер пишет, что еще в сентябре 1914 г. вопрос об операциях против британских торговых судов обсуждался и был отвергнут. Отклонение основывалось отнюдь не на соображениях человечности, но на том, что наличное число подводных лодок не соответствовало масштабам подобной кампании. Первое определенное требование войны против торговли исходило от Флота Открытого моря и было выдвинуто в ноябре 1914 г., после потопления *Глитры* (*Glitra*). Когда Фельдкирхнер на *U-17* вернулся в базу, опасались, что поступок встретит осуждение, но вместо порицания его образ действия получил официальное одобрение. Начали открыто и активно выступать в пользу ведения каперской войны подводными лодками против британского торгового флота. „Поскольку Англия совершенно пренебрегает международным правом, нет ни малейшего основания для нас ограничивать себя в наших приемах ведения войны. Мы должны использовать это оружие и сделать это путем, наиболее соответствующим его особенностям. Следовательно, подводные лодки не могут щадить команды пароходов, но должны отправлять их на дно вместе с их судами. Торговое мореплавание может быть предупреждено, и вся морская торговля с Англией прекратится в течение короткого времени“[3].

Приписываемое Британии нарушение международного права, о котором здесь упоминается, заключалось в мерах, принятых против проникновения в Германию контрабанды, на каких бы судах она ни провозилась — неприятельских или нейтральных. Имелись сведения (ошибочные), что германское правительство взяло в свои руки контроль над снабжением продовольствием; поэтому последнее было объявлено контрабандой и не допускалось к ввозу в случае направления в чрезмерном количестве в голландские и датские порты[4].

Обвинение, выдвинутое Германией против Британии, заключалось в том, что Британия прибавила к списку контрабанды предметы, не идущие на удовлетворение военных надобностей, и в целях собственной выгоды „злоупотребляла доктриной „конечного назначения“ (ultimate destination). Далее, германские власти заявили, что мы захватывали германскую собственность на нейтральных судах, а также задерживали

---

[1] *Gayer*, United States Naval Institute Proceedings, апрель 1927 г., стр. 622.

[2] *Scheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg“ (*Шеер*, Флот Открытого моря), стр. 224.

[3] *Scheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg, стр. 222. Выдержки из записки, поданной командованием флота начальнику Морского генерального штаба адм. ф. Поль в ноябре 1914 г.

[4] Лондонская декларация не была формально ратифицирована британским правительством и поэтому не имела силы для Англии. Освобождая от конфискации частную собственность на море, декларация объявляла незаконным захват на море предметов снабжения противника и сделала бы почти невозможной эффективную блокаду.

немцев военнообязанных возрастов. Противник заявил также, что, объявив Северное море военной зоной, мы установили блокаду нейтральных берегов.

Вследствие решения приступить к войне против торговли покойный гр.-адм. Тирпиц, государственный секретарь по морским делам, дал американскому журналисту ф. Виганду интервью, в котором намекал на то, что в ближайшем будущем может быть начата энергичная кампания против торговли при помощи подводных лодок. Этот „пробный шар" был попыткой узнать мнение США относительно этой формы морской войны. В то же время „интервью Виганда" явилось для противников Германии предупреждением о предстоявших событиях. Против политики, начертанной Тирпицем, как выразителем крайнего мнения, выступили люди более здравых взглядов с имперским канцлером Бетман-Гольвегом во главе. Таким путем началась длинная и тяжелая ссора между морскими и военными властями—с одной стороны, и дипломатами и экономистами — с другой, причем каждая сторона искала поддержки у личного штаба кайзера.

В первой схватке успех выпал на долю канцлера. 27 декабря он заявил, что хотя он признает законность предполагаемой торговой войны, но время для введения столь крутых мер еще не наступило. Более выгодное время, по его словам, наступит, когда положение Германии на континенте будет безусловно упрочено: после этого никто из нейтральных не рискнет затевать ссору с государством, столь подавляюще могущественным, как Германия. Парадоксально, что морское командование настаивало на том, что успех на суше может быть достигнут только беспощадной войной на море.

Между тем, произошло одно событие, оказавшее глубокое влияние на эти разногласия. 24 января совершавшие набег линейные крейсера Хиппера были перехвачены у Доггер-Банки линейными крейсерами Битти, прогнавшими их в базы, причем немцы потеряли *Блюхера (Blücher)*. В результате этой неудачи главнокомандующий Флотом Открытого моря адм. Ингеноль был заменен начальником морского генерального штаба— Полем. 4 февраля кайзер сделал смотр флоту в Вильгельмсхафене. и ему были представлены командиры подводных лодок. После этой церемонии стало известно, что он собирается подписать приказ, объявляющий территориальные воды вокруг Британских островов военной зоной.

В тот же день было опубликовано ожидавшееся сообщение нижеследующего содержания:

1. Воды вокруг Великобритании и Ирландии, включая весь Английский канал, объявляются находящимися в военной зоне. С 18 февраля всякое торговое судно, встреченное в военной зоне, будет уничтожено, и при этом не всегда можно будет устранить опасность, которой подвергаются команда и пассажиры.

2. Нейтральные суда будут также подвергаться опасности в военной зоне, так как ввиду злоупотреблений нейтральным флагом, имеющих место в результате предписания Британского правительства от 31 января, и вследствие случайностей морской войны, не всегда будет возможно избавить нейтральные суда от нападений, направленных против неприятельских. Судам к северу от Шетландских островов, в восточной части Северного моря и в полосе шириной 30 морских миль вдоль голландского побережья опасность не угрожает.

Начальник морского генерального штаба *С. ф. Поль.*

Упоминание здесь злоупотреблений нейтральным флагом имело в виду действия капитана пассажирского парохода линии Кьюнард *Лузитания*

(*Lusitania*) во время набега германского флота в Ирландское море в январе. Имея на борту очень много пассажиров американцев, он поднял флаг Соединенных штатов—прием совершенно легальный, к которому в прежнее время часто прибегали многие нации во время войны.

Важно учитывать, что между лондонским и вашингтонским правительствами часто имели место резкие противоречия во взглядах, причем аргументы, приводившиеся прессой обеих стран, мало помогали и много мешали взаимному пониманию. Первое затруднение наступило, когда некий американский немец купил пароход линии Гамбург — Америка *Дация* (*Dacia*), нагрузил его хлопком в Гальвестоне (Galveston) и 31 января отправил его в нейтральный порт Роттердам (Rotterdam). Эта сознательная попытка испортить англо-американские отношения была ловко парирована тем, что захватить этот пароход англичане предоставили французам. 27 февраля *Дация* была захвачена французским вспомогательным крейсером *Эроп* (*Europe*) у островов Силли[1]. Уже в ноябре 1914 г. импорт в соседние с Германией нейтральные страны достиг небывалой величины. Например меди ввозилось в эти государства в 5 раз больше, чем в 1913 г. Тем не менее продовольствие было объявлено контрабандой только в феврале; перехватываемые грузы направлялись в британские порты, меняя таким образом только свое назначение. Когда 25 января германское правительство определенно заявило о том, что с 1 февраля оно берет в свои руки все снабжение пищевыми продуктами—вопрос стал ясным. Уступая требованиям США, внушенным влиятельной группой южных предпринимателей, англичане исключили хлопок из списка контрабанды.

Немедленно после объявления войны против торговли США заявили энергичный протест против предполагаемого нарушения прав нейтральных; в то же время Англии была послана нота относительно приписываемого ей злоупотребления флагом Соединенных штатов. Английское объяснение было принято, и в несколько напряженных отношениях между Лондоном и Вашингтоном немедленно наступило значительное улучшение. С другой стороны, германский посол в Вашингтоне граф Бернсторф намекнул 15 февраля, что Германия ликвидирует подводную кампанию, если продовольствие для гражданского населения будет объявлено не подлежащим захвату. Однако еще за 30 лет до того сам Бисмарк оправдывал „голодную блокаду", заявляя, что „цель сокращения войны оправдывает всякие средства, если они будут беспристрастно применяться по отношению ко всем нейтральным судам".

Покойный адм. Тирпиц был против объявления военной зоны вокруг Британских островов, он предпочитал значительно менее широкий план—более умеренную блокаду одной только Темзы. Ему чрезвычайно не понравились „фанфары и трубы" Поля. Недовольство статс-секретаря по морским делам было вероятно вызвано тем, что его не запросили о его мнении относительно объявления „военной зоны". Не говоря о его долголетней и выдающейся службе, Тирпиц как главный началь-

---

[1] Лондонская декларация предлагала освобождение от захвата неприятельского тоннажа, в случае его перерегистрации в собственность нейтрального судовладельца.

Это нововведение встретило решительные возражения британских военных и коммерческих кругов, вразрез с политическими и юридическими взглядами. Подобные передачи не были признаны Британией, Францией, Германией и Россией, хотя Британия и Америка допускали законность акта, если передача происходила bona fide.

ник снабжения несомненно имел право высказать свой взгляд на столь важную перемену в морской политике.

Для командиров подводных лодок была издана следующая инструкция:

„Важнейшим соображением является безопасность лодки: ради нее следует избегать всплытия на поверхность для осмотра судна, так как помимо опасности возможного нападения со стороны неприятельских судов, нет никакой гарантии того, что не имеешь дело с неприятельским судном, даже если оно идет под нейтральным флагом. То обстоятельство, что на пароходе поднят нейтральный флаг, еще не является гарантией, что он действительно — нейтральное судно. Поэтому потопление его будет оправдано, если его нейтральность не подтверждается другими обстоятельствами".

Шеер считал, что проект с самого начала обречен на неудачу ввиду содержащегося в нем намека на уважение прав нейтральных и попытки убедить их подчиниться установленным Германией новым условиям. Такая недостаточно энергичная политика содержала обещания будущих уступок. 14 февраля было объявлено, что судам, идущим под нейтральным флагом, гарантируется неприкосновенность, если не будет несомненно установлена их принадлежность враждебной нации. 15-го числа в последнюю минуту был издан приказ, откладывавший начало кампании впредь до особого распоряжения кайзера. Приказ вышел слишком поздно; *U-30* уже вышла в западные воды, чтобы приступить к выполнению операций по новому плану.

Гайер говорит, что перед объявлением блокады подводные лодки получили пушки для двоякого использования: против торговых судов в слабо охраняемых районах и для нападения на корабли вне дистанции действительного торпедного выстрела. Это добавочное вооружение потребовало подкрепления палуб подводных лодок и устойства погребов для размещения боевых припасов. Офицеры и команды прошли специальную подготовку для выполнения новых задач; их предупреждали о возможном использовании противником торговых судов как ловушек для лодок, внушая им необходимость соблюдать крайнюю осторожность даже в момент гибели жертвы. Они получили указание не оставаться поблизости к медленно тонущему или горящему судну, потому что такое судно будет привлекать к себе подводные или надводные неприятельские корабли. Далее было указано, что чем дольше лодка действует в пределах ограниченного района, тем большая должна соблюдаться осторожность.

Прием посылки вновь назначаемых командиров в тренировочное плавание на одной из лодок, находившихся под командой уже получивших опыт командиров, оказался очень полезным, хотя был связан с риском потери сразу двух командиров лодок. Но было учтено, что новые лодки с неопытными командирами более подвержены риску гибели. Другим нововведением было включение в личный состав лодок „лоцманов военного времени" („war pilot"). Они назначались из торгового флота и могли давать компетентные советы относительно встречаемых судов. Возможно, что самый большой недостаток испытывали в квалифицированных радиотелеграфистах.

Испытания новых лодок и подготовка новых командиров и команд занимали много времени; прежде чем лодка выходила в первое крейсерство, она тщательно испытывалась и проходила специальные погружения, дававшие возможность удостовериться в том, что она не оставляет масляных пятен на поверхности воды. В позднейший период войны

лодки столь спешно принимались и вводились в строй, что корпуса иногда не получали полной водонепроницаемости.

Ввиду угрозы нападения на суда, в особенности на транспорты, поддерживавшие сообщение через Английский канал, были приняты спешные меры для отражения германской угрозы. Патруль западной части канала был реорганизован, и в промежуток времени с 4 по 16 февраля, за 2 дня до начального срока войны против торговли, было поставлено новое минное поле, простиравшееся к северу от Дюнкерка до буя Эльбоу (Elbow Buoy) близ Бродстэйрс (Broadstairs) к юго-западу от существовавшего поля у Остэнде.

Мины видимо оказались недействительными, так как либо тонули, либо сносились прочь. 13-го в Дуврском проливе было поставлено 17 миль дрейфующих сетей, охраняемых траулерами и эскадренными миноносцами: другие сети были приготовлены для каналов Северного (North Channel) и св. Георга (St. George's Channel). Вместе с тем было заказано тысяча миль проволочных сетей, с ячейками от 6 до 10 фут. Поддерживаемые стеклянными буями эти сети должны были буксироваться дрифтерами, с расчетом затралить подводную лодку и запутать ее в своих ячейках, после чего вооруженные патрульные суда должны были подходить и уничтожать лодку. В теории идея была проста, но на практике оказалась очень неудовлетворительной. Сети сносило, или они зацеплялись за обломки потонувших судов; стеклянные или капковые поплавки наполнялись водой или намокали, выкладывающиеся храпцы, освобождающие сеть после поимки подводной лодки, действовали плохо. Несмотря на все описанные недостатки, сетями продолжали пользоваться и в некоторых случаях несомненно не без успеха. Наконец около 50 угольщиков флота (fleet colliers) и малых транспортов (coasters) получили артиллерию, и все паровые яхты были реквизированы.

В течение нескольких первых недель кампании лодки использовали путь через Дуврский пролив. Они либо проходили ночью в надводном положении, либо ложились на грунт, пока течение не изменялось в их пользу, облегчая им проход к северу от банки Рюйтинген (Ruytingen Sand). К британским минам относились с пренебрежением.

18 февраля подводные лодки получили приказание топить все неприятельские суда, но щадить нейтральные и госпитальные (кроме случаев, когда последние явно использовались для перевозки войск), а также пароходы организации „Помощь Бельгии"; при этом указывалось, что „если, несмотря на соблюдение должной осторожности, произойдет ошибка, командир лодки не будет нести ответственности". Когда наступил ожидавшийся день, имелось готовых к использованию 20 подводных лодок, но они могли работать только в три смены. *U-30* была уже на своей позиции, а *U-8* (Шток) вышла из Гельголанда для действий в Английском канале; *U-20* и *U-27* отплыли только 25-го. С этими четырьмя лодками и начали крупную азартную игру. *U-30*, пройдя к северу от Шотландии, появилась в Ирландском море и потопила пароходы *Кэмбэнк* (*Cambank*) (3 112 *т*) и *Дауншир* (*Downshire*) (337 *т*); первый был потоплен торпедой 20-го, без предупреждения у мыса Ляйнэс (Point Lynas), причем погибло 4 человека. Эта подводная лодка вернулась благополучно, но едва избежав гибели: 23-го она запуталась в сетях рыболовного траулера *Элекс Хэсти* (*Alex Hastie*) в 100 милях к востоку от островов Фарн (Farn Islands) и была ошибочно соч-

тена опрокинувшейся и уничтоженной. Поход *U-8* также едва не окончился катастрофой. Проходя 26-го через новое минное поле, она попала в сети у банки Варн (Varne); она прорвала их и вошла в Английский канал, где потопила пять пароходов у мыса Бичи Хэд (Beachy Head), причем на них погибло 3 чел. 24-го она пыталась также потопить госпитальное судно *Эндрью* (*Andrew*) (2 528 *т*), но это небольшое судно спаслось бегством. Всего было атаковано 11 британских судов, из коих 7 потоплено. 28-го одно из судов — небольшой угольщик *Тордис* (*Thordis*) в бурную погоду таранил подводную лодку у Бичи-Хэд. Берлин признал, что лодка была повреждена, однако она благополучно вернулась в базу. Кроме того было повреждено одно французское судно, а норвежский наливной пароход *Белридж* (*Belridge*) с нефтью из Америки для голландского правительства был подорван торпедой *U-8* у Дувра без предупреждения, но был отбуксирован в порт. Последний инцидент произвел сильное впечатление в Вашингтоне. Эти две лодки (*U-8* и *U-30*) были заменены *U-20* и *U-27*, вышедшими из р. Эмс 25 февраля. На следующий день *U-27* установила рекорд дальности радиопередачи с подводной лодки, разговаривая с крейсером *Аркона* (*Arkona*), стоявшим в р. Эмс на расстоянии в 140 миль. В течение всего похода проводились специальные опыты по приему и передаче таких сигналов. *U-20* прошла Английским каналом для действий против торговли в Бристольском канале и Ирландском море, в то время как вторая лодка обошла Шотландию с севера, чтобы действовать в районе вокруг острова Мэн (Isle of Man). Эта пара каперов потопила 5 или 6 пароходов; среди их жертв был вооруженный пароход (armed merchant-cruiser) *Бэяно* (*Bayano*), потопленный *U-27* у Уигтауншира (Wigtownschire) 11 марта, причем погибло много людей. В результате набега лидер *Фалкнор* (*Faulknor*) и 6 эскадренных миноносцев были выделены адм. Джеллико для усиления патруля Ирландского моря, хотя они были очень нужны Гранд-Флиту.

Однако картина имела и оборотную сторону. *U-8* снова вышла из Зеебрюгге, чтобы возобновить свои набеги. 4 марта, вскоре после полудня, она была замечена эскадренным миноносцем *Викинг* (*Viking*) в 5 милях на *ONO* от северо-восточного буя Варн (Varne). Час спустя дрифтер *Роберн* (*Roburn*) заметил быстро движущийся к осту сигнальный буй. Море было спокойно, при легком тумане. Дивизион эскадренных миноносцев немедленно начал погоню, и, как только был замечен перископ, *Викинг* взорвал подрывной трал в том месте, где перископ появился. В течение следующего часа, кроме вторичного появления перископа, ничего не произошло. Затем эскадренный миноносец *Маори* (*Maori*) снова увидел перископ дальше в Английском канале. После этого *Гурка* пробуксировал свой трал наперерез курса, которым видимо пошла подводная лодка, и в 17 час. трал взорвался с драматическим для лодки результатом: корма *U-8* показалась на поверхности почти в вертикальном положении и была встречена беглым огнем с *Гурка* и *Маори*. Видя, что спасение невозможно, команда подводной лодки в составе 4 офицеров и 25 чел. команды вышла из своего погибавшего корабля и сдалась. 10 минут спустя *U-8* затонула.

1 марта другая подводная лодка была обнаружена запутавшейся в сетях, поставленных в бухте Старт (Start Bay), и, когда на этом месте были взорваны подрывные тралы, на поверхности появилось большое

количество масла. Надеялись, что лодка уничтожена, но вероятно она только получила повреждение; это могла быть *U-29*, под командой Веддигена, бывшего командира *U-9*. Эта лодка появилась у островов Силли 12 марта, где ею было потоплено четыре парохода. Еще одно судно, *Этэлантэ* (*Atalanta*) (519 *т*), было остановлено и подожжено, но его удалось отбуксировать; это был первый вооруженный пароход, избежавший гибели.

Примерно в это же время 2 другие лодки действовали в Северном море. 6 марта во время захода солнца траулер Эбердинского патруля *Дэстер* (*Duster*) заметил одну из них, *U-12* (Кратш), шедшей на *WNW*, и начал погоню. Не будучи оборудован радиотелеграфом, траулер смог передать важное известие только на следующее утро при встрече с паровой яхтой. Тогда началась погоня другого рода. 8-го утром лодка была замечена траулером к югу от Бьюкен-Нэсс (Buchan-Ness) и вечером снова к югу от Эбердина. На следующее утро она была выслежена у Стонхэвен (Stonehaven), а к вечеру у Монтроз (Montrose); каждый раз она погружалась и уходила от своих тихоходных и слабовооруженных преследователей. Затем *U-12* присоединилась к своему сотоварищу. Не подозревая о грозящей опасности, они шли на юг в Фирт-ов-Форт. Кратш не знал, что идет прямо навстречу 4-й флотилии, высланной из Розайта для участия в поисках. У Бел-Рок (Bell Rock) он в сумерках встретил крейсер *Левэйатан* (*Leviathan*), но не успев выпустить торпеду, был отогнан траулером. Эскадренным миноносцам стало ясно, что в своих поисках они зашли слишком на север. Они были отозваны, и утром на 4-й день — 10 марта — *U-12* была окончательно обнаружена у Файв-Нэсс (Fife Ness). На полном ходу эскадренные миноносцы *Экирон* (*Acheron*), *Эриел* (*Ariel*), *Эттэк* (*Attack*) пошли на нее сходящимися курсами. *Эттэк* открыл огонь и прошел над лодкой. Минуту или две спустя *Эриел* увидел перископ в 200 ярдах справа по борту и, круто повернув, таранил подводную лодку в середину корпуса, в момент, когда последняя показывалась на поверхность. По *U-12*, потерявшей способность управляться, был открыт частый огонь. Ее орудие было сбито и сброшено за борт. Из тонущей лодки выкарабкивалась команда, из которой было спасено 10 чел. Один из них, лоцман военного времени Фолькнер, сбежал из плена в сентябре того же года, добыл себе маленькую шлюпку и, пересекши Северное море, был подобран *U-16* при ее возвращении с похода, и таким образом смог рассказать о судьбе *U-12*.

Хотя еще 2 подводных лодки были уничтожены, количество производивших набеги увеличивалось. В Английском канале действовали *U-34*, *U-35* и *U-37*, лодки знаменитого впоследствии типа „тридцатых". У мыса Бичи-Хэд они уничтожили 4 парохода. Еще одна лодка, *U-28*, вышла из базы и 16-го прислала в Зеебрюгге свой первый приз. 13-го Веддиген на *U-29* зашел к западу до самого Фастнэта (Fastnet) и затем решил вернуться северным путем, надеясь атаковать Гранд-Флит. Дивизии дредноутов Гранд-Флита, занятые эволюциями, он встретил 18-го на *OSO* от Пэнтланд Фирт. Он выпустил торпеду из носового аппарата по *Нептьюну* (*Neptune*) 1-й эскадры линейных кораблей и промахнулся. По всей вероятности Веддиген не видел 4-й эскадры, следовавшей в Морей Фирт несколько севернее от него, и, прежде чем заметил опасность, *Дредноут* был уже почти прямо над ним. На корабле

увидели перископ спереди на левом крамболе. *Дредноут* повернул и устремился на своего коварного противника. Началось недолгое преследование: *U-29* не могла уже ни свернуть в сторону, ни погрузиться. Как слон наступает на извивающиеся кольца пятнистой кобры, так огромный корпус знаменитого линейного корабля раздавил пресмыкающегося врага. Носовая часть лодки показалась над водой, ясно обнаружив ее номер; затем море навеки поглотило ее разломившийся корпус. Таков был конец в схватке один на один одного из самых достойных германских командиров. Коротким и блестящим был его путь по мрачному небосклону войны, беспорочным был полет его звезды, не запятнанный никаким бесчестьем. Его человечное поведение заслужило ему, у его жертв у Силли, наполовину печальное, наполовину шутливое прозвище „вежливого пирата“.

Интересно заметить, что командиры, действовавшие успешно, часто назначались на новейшие лодки. Тут играло роль подсознательное заблуждение, будто сочетание „аса“ [1] с „новейшим произведением техники“ должно творить чудеса. На практике дело часто кончалось гибелью и командира и корабля. Гораздо рациональнее было оставлять командиров на тех кораблях, на которых они проявили свое искусство [2].

Херзинг был, кажется, единственным офицером, сохранившим свое первоначальное командование, хотя возможно, что были и другие. Через воды, пройденные Веддигеном в начале его последнего крейсерства, прошел Форстнер на *U-28*. Трудно представить себе более различные типы командиров, нежели эти два.

Форстнеру принадлежит гнусность доведения войны не только до жестокости, но и до дикого зверства. У мыса Бичи-Хэд он потопил голландский пароход *Медея* (*Medea*) (1 235 *т*). Двигаясь на запад, он 27 марта уничтожил 3 парохода у о-вов Силли, в том числе лайнер *Эгуила* (*Aguila*).

В последнем случае он открыл огонь по пассажирам и команде, садившимся в шлюпки, убив 8 чел. Еще худшее произошло на следующий день, когда им был остановлен пассажирский пароход компании Демпстер *Фалаба* (*Falaba*) (4 806 *т*), шедший в западную Африку с 147 пассажирами и 95 человек команды и везший 30 *т* огнеприпасов. Едва пассажиры и команда начали садиться в шлюпки, *U-28* выпустила торпеду по остановившемуся пароходу. Мужчины, женщины и дети были сброшены в воду. Затем Форстнер и его команда вышли на палубу и глумились над агонией тонущих людей. Этот ужасный поступок привел к гибели 104 чел.

Начавшиеся таким образом действия против торговых судов вынудили Адмиралтейство выпустить инструкцию капитанам, гласившую, что при обнаружении подводной лодки впереди судна лучшим приемом является изменение курса прямо на нее с целью заставить ее погрузиться; затем пароход мог спастись, уходя прочь. 28 марта из Зеебрюгге вышла *U-33* и вскоре затем атаковала почтовый пароход Большой Восточной ж. д.

---

[1] „Ace“ — по-английски означает „туз“; так называли наиболее успешно действовавших командиров подводных лодок. *Прим. перев.*

[2] Например Шпис сделал много удачных походов на *U-19*. После перевода на большую и новейшую лодку *U-52* он потерпел неудачу. Он мудро вернулся на *U-19* и продолжал успешно действовать на ней, до тех пор пока она не износилась окончательно и не была исключена из строя.

Брюссель (*Brussels*) (1 380 *т*) у Маасского плавучего маяка. Капитан Фрайэтт удачно применил рекомендованную тактику и уклонился от атаки *U-33*. Последствия сказались через 10 месяцев. Когда *Брюссель* был захвачен миноносцем, капитан Фрайэтт был доставлен в Брюгге и по несправедливому смертному приговору убит как „вольный стрелок".

U-33 вернулась с другими, новыми сведениями, кроме сообщения своей версии об этой смелой контратаке; она принесла с собой известие о многочисленных минах на подходах к Дуврскому проливу. В начале апреля *U-32* нашла сети в этом районе настолько опасными, что предпочла вернуться северным путем, нежели вновь проходить Дуврской узкостью. Другие подводные лодки возвращались с донесениями о страшной опасности, с которой им пришлось столкнуться. Как следствие этих докладов большим германским лодкам было впервые запрещено проходить проливами, и почти в течение двух лет им приплось ходить в западные воды, огибая Шотландию с севера. Это решение укрепилось, вероятно, вследствие таинственного исчезновения в Английском канале *U-37* (Вильке), вышедшей из Гельголанда 20 марта[1]. Удлинение пути больших лодок несомненно уменьшило число судов, потопленных в течение апреля. Восточная часть Канала была чиста. К.-адм. Хууд, переведенный из Дувра в Куинстаун (Queenstown) вследствие кажущейся неудачи его мероприятий по борьбе с создавшимся положением, был полностью вознагражден и назначен командиром 3-й эскадры линейных крейсеров.

В течение марта было потоплено 27 пароходов, в апреле было уничтожено только 11 британских и 6 нейтральных судов, главным образом лодками *U-24* и *U-32*. 17 апреля вооруженный пароход *Ла Розарина* (*La Rosarina*) (8 332 *т*) был атакован к югу от Ирландии, но отбился от противника своим орудием. Это было первое удачное отражение атаки имевшим оборонительное вооружение торговым судном. За 6 дней до того транспорт *Уэйфэрер* (*Wayfarer*) (9 599 *т*) был поврежден при атаке, но доставлен в Куинстаун. В апреле произошло также первое нападение на рыболовный флот Северного моря, многие суда которого были потоплены у устья р. Тайн лодкой *U-10*. Позднее противник стал особенно остерегаться нападения на рыбачьи суда и по очень уважительным причинам.

Запрещение немцами своим подводным лодкам плаванья Дуврским проливом имело для нас неблагоприятные последствия в том отношении, что оно создало ложное чувство уверенности в достаточности и действительности наших оборонительных мероприятий.

На самом деле сети постоянно относило. Тогда было предложено более надежное препятствие в виде стальной сети, поставленной поперек пролива. Было собрано много материала, но затем он был отправлен в Галлиполи для постройки настоятельно требовавшегося там бона. В действительности подводные лодки проходили без особого труда либо ночью в надводном положении, либо днем под сетями. И только страх перед неизвестной опасностью препятствовал лодкам Северного моря пользоваться проходом.

---

[1] В настоящее время можно считать доказанным, что *U-37* была протаранена и потоплена у Фекана (Fecamp) лидером вновь созданного французского патруля канала *Сент-Жанной* (*S-te Jeanne*).

Выше было упомянуто, что создание фландрской флотилии в качестве соединения отдельного от Флота Открытого моря относится к 29 марта 1915 г. В октябре и ноябре 1914 г. были заказаны два новых типа малых подводных лодок: прибрежные лодки „UB-I“ и подводные заградители „UC-I“; из Киля, Бремена и Гамбурга они по частям были перевезены по железной дороге в Антверпен во Фландрию и в Полу на Адриатическом море. Чтобы ускорить постройку, на них были установлены двигатели тяжелого горючего, имевшиеся налицо и первоначально заказанные для малых моторных судов. Лодки „UB-I“ и „UC-I“ были очень простой конструкции и чрезвычайно маломощны. В надводном положении они были слишком тихоходны для преследования пароходов; в погруженном положении они не имели ни мощности, ни района плаванья, достаточных для преодоления сильных течений. Их батареи истощались уже после одночасового похода на 5 узлах, их предельная дальность под водой была 50 миль на 2,5 узлах, что мало могло помочь против 8- или 10-узловых течений в Дуврском проливе. Один из командиров этих лодок сравнил свой корабль с „швейной машиной“ и дал яркое описание акробатических движений, которые лодка проделывала при выпуске торпеды. Чудом является то, что сделали эти „жестяные головастики“.

Первой единицей была вошедшая в строй 29 марта *UB-10*, за ней последовало 16 однотипных лодок. Обыкновенно они плавали в районе Хуфдена, но в июле показались и в Английском канале. В августе вышли в море первые из лодок „UC“. Во Фландрию были назначены *UB-2, UB-4, UB-5, UB-6, UB-10, UB-12*[1], *UB-13, UB-16, UB-17* и *UC-1, UC-2, UC-3, UC-5, UC-6, UC-7, UC-9* и *UC-11*. Их задачей было беспокоить частыми атаками судоходство в Английском канале и вдоль восточного побережья Британских островов. Впоследствии улучшенные и увеличенные лодки „UB-II“ и „UC-II“ действовали далеко на западе — в Бискайском заливе и на западных подходах к Британским островам в районах, ставших голгофой мирового тоннажа. Здесь следует заметить, что британские мины у Гельголанда были поставлены только 3 марта 1916 г. лодкой *E-24*, погибшей во время своего следующего похода. Низкое качество британских мин заставило прервать постановку минных заграждений в течение 1915 г., так как германские лодки могли безнаказанно таскать эти бесполезные сооружения на своей носовой части, отталкивать их от себя или натыкаться на них. Многие германские военные корабли имели в виде сувенира английскую мину, поставленную на подставку. Кроме упомянутых выше малых подводных лодок в Антверпене было собрано некоторое количество малых миноносцев, предназначенных для нападения на действовавшие в Хуфдене многочисленные патрули траулеров и дрифтеров. В течение мая имело место первое усиление активности. Четыре ярмутских траулера были посланы в охоту за подводной лодкой, обнаруженной вблизи Норт-Хиндера (North Hinder L. V.). В то же время случилось так, что два фландрских миноносца *A-1* и *A-6* получили приказание выяснить, нет ли в районе британских эскадренных миноносцев. В 30 милях к юго-западу от Галлопера (Galloper) находились два старых эскадренных миноносца *Брезн* (*Brazen*) и *Рикрют* (*Recruit*). Перед самым полднем *Рикрют* был ра-

[1] *UB-12* впоследствии была переделана в минный заградитель, несущий 8 мин.

зорван надвое сильным взрывом торпеды и сразу же затонул. 26 человек его команды было спасено. Его потопила *UB-6* (Хакер). Несколько позже другая торпеда была выпущена по одному из вооруженных тральщиков, занятому поисками. Тремя часами позже были встречены два миноносца, и траулер *Колумбия* (*Columbia*) был потоплен торпедой. Затем началась общая перестрелка артиллерией мелких калибров. Схватка была прекращена прибытием четырех гарвичских эскадренных миноносцев. После часовой погони оба неприятельские миноносца были настигнуты и потоплены. Таким образом, первое предприятие вновь организованной фландрской флотилии после первого успеха окончились бесславно.

Однако оборона Дувра все еще причиняла немало затруднений. В первой половине апреля было закончено и поставлено первоначальное заграждение Фолкстон (Folkestone)—Гри-Нэ. Эта геркулесова работа заслуживала большего успеха. Ежедневно подводные лодки стаскивали сети, причем буи не указывали на повреждение; новый тип стеклянных буев обещал бо́льшую надежность. В дополнение к этому препятствию 8 апреля было также поставлено сетевое заграждение у Остэнде: глубинные минные поля были также поставлены у мыса Бичи-Хэд и у Дартмута (Darthmouth), в местах, где лодки имели обыкновение лежать на грунте; однако, так как большим лодкам было только что запрещено проходить Дуврским проливом, это случайное совпадение породило иллюзию действительности противолодочных мероприятий.

В то же время занялись и Северным каналом. Здесь были приняты несколько другие меры, поскольку этот пролив уже и глубже, чем узкий проход, отделяющий Англию от Франции. В 20 милях одна от другой были поставлены 2 линии сетей; между ними находились 4 или 5 линий дрифтеров с сетями, имевших в качестве поддержки патрули. У каждой линии сетей находился патруль, расширявший загражденный район. Подобными мерами надеялись держать подводные лодки под водой на протяжении, по крайней мере, 30 миль; к концу этого расстояния их батареи должны были оказаться почти что в разряженном состоянии вследствие столь долгого пребывания под водой. Идея имела сходство с знаменитым Дуврским баражем 1917 г., но без мин.

В канале св. Георга держалась линия из 36 дрифтеров, но на юго-западных подходах патруль был впоследствии разделен на четыре района, управляемые из Фалмоута (Falmouth). В этих водах было совершено преступление, настолько чуждое обычаям цивилизации, что весь мир застыл в ужасе от его гнусности. 30 апреля Швигер, вступивший командиром *U-20*, вышел с Боркумского рейда, чтобы сменить *U-24* и *U-32* в западных водах. Неделей раньше в американской прессе появились заметки, помещенные германским посольством в Вашингтоне и предостерегавшие предполагаемых пассажиров парохода линии Кьюнард *Лузитания* (*Lusitania*) (30 396 *т*), который должен был отплыть в Ливерпуль, от посадки на него. Тем не менее 1 мая, на другой день после выхода *U-20*, громадный пароход вышел из Нью-Йорка с 1 200 пассажирами, из коих 159 были американские граждане.

Еще прежде чем *Лузитания* прошла Сэнди-Хуук (Sandy Hook), направляясь в океан, выяснилось, что на юг идет подводная лодка, оставляя за собой следы разрушения. 28 апреля адмиралтейский угольщик *Мобил* (*Mobile*) (1 950 *т*) был потоплен у Бэтт-ов-Льюис; на сле-

дующий день другой пароход, *Черберн* (*Cherbury*) (3 220 *т*), погиб у берегов Майо (Mayo); 30-го русский пароход *Своронο* (?) (3 102 *т*) и третий угольщик *Фолджент* (*Fulgent*) были уничтожены к юго-западу от Ирландии. Наконец еще 3 судна были атакованы 1 мая у островов Силли, одним из которых был американский наливной пароход *Голфлайт* (*Golflight*); последний не погиб, а был отбуксирован в порт, на нем капитан и 2 матроса были убиты. Стало ясно, что район, через который должна была пройти *Лузитания*, не безопасен. Беспокойство отнюдь не облегчилось, когда 3-го был уничтожен еще один пароход, 5-го парусник у Олд-Хэд-ов-Кинсэль (Old Head of Kinsale) и 6-го 2 парохода линии Харрисон, *Кэндидэт* (*Candidate*) (3 818 *т*) и *Сенчюрион* (*Centurion*) (5 945 *т*). Слабые по численности патрули явно не соответствовали своему назначению, тем более что появление подводной лодки 4-го у Фастнэт вызвало дальнейшее распыление сил. Все суда были предупреждены о необходимости избегать мысов, а 10 траулеров, базировавшихся на Куинстаун, были развернуты от Фастнэта до района Уотэрфорда (Waterford).

Утро 8 мая было ясно, с отдельными пятнами тумана. Вступив в опасную зону, *Лузитания* прошла вдали от Фастнэта, имея ход около 15 узлов. Она уменьшила ход с 21 до 18 узлов, чтобы пройти бар Мэрси (Mersey) с рассветом, воспользовавшись приливом. Войдя в полосу тумана, капитан Тэрнер еще убавил ход и пустил в ход сирену. Когда погода прояснилась, ход был увеличен; были получены сообщения, что подводные лодки находятся у мыса Клир (Cape Clear), который он прошел, и у Уотэрфорда, который он должен был пройти к вечеру. Хорошая ясная погода установилась в 14 ч. 15 м. у мыса Олд-Хэд; на горизонте ничего не было видно. Затем без малейшего предупреждения был замечен след от торпеды, шедшей прямо на пароход. Торпеда попала в середину парохода, взорвавшись с оглушительным эффектом; казалось, что вторая ударила его дальше к корме. Громадный пароход стал крениться на правый борт и спустя 20 минут пошел ко дну; вода потемнела от сотен тонущих мужчин, женщин и детей. Катастрофа произошла так внезапно, что спасательные суда, поспешившие к месту гибели, смогли подобрать только 800 чел.; 1 198 чел. погибло в результате этого бесцельного убийства.

Швигер прошел к юго-западу от Ирландии утром 5 мая, а вечером, потопив уже упомянутый парусник, уничтожил на следующий день два парохода линии Харрисона. 7-го около 14 час. он заметил впереди себя то, что принял за мачты и трубы идущих на него эскадренных миноносцев, но эта масса быстро превратилась в большой четырехтрубный лайнер с черными трубами. Дав полный ход, он занял позицию и, выпустив торпеду из кормового аппарата, увидел, что она взорвалась как раз позади мостика. Он отрицает, что выпустил вторую торпеду, и высказывает предположение, что вторым взрывом был взрыв котлов, угля или боевых припасов. Только когда пароход перевернулся, Швигер узнал, кто его жертва; погрузившись на 11 *м*, он ушел из этого района, вскоре пустился в обратный путь и 13-го пришел в Вильгельмсхафен.

Лузитания не была вооружена, а 5 500 ящиков ружейных патронов и шрапнели, составлявшие часть ее груза, были погружены в носовой части, и единственное допустимое предположение, если считать версию Швигера верной, состоит в том, что второй взрыв был взрывом котлов.

Весь цивилизованный мир содрогнулся при известии, что государство хладнокровно и обдуманно убило тысячу мирных граждан. Преступление, совершонное так скоро вслед за уничтожением *Фалабы*, атакой на *Голфлайт* (первый американский пароход, подвергшийся нападению немцев), воздушной атакой на американский пароход *Кэшинг* (*Cushing*), вызвало составленный в энергичных выражениях протест Вашингтона в Берлин, сопровождавшийся требованием, чтобы Германия прекратила потопление пассажирских пароходов без соответствующего предупреждения. В течение 4 месяцев Германия всеми способами старалась не уступить; и хотя 6 июня был отдан приказ щадить большие пассажирские суда, не похоже на то, чтобы его исполняли серьезно. Подводные лодки, выходившие для действий, продолжали топить суда направо и налево. Вопреки требованию Бетман-Гольвега ограничить подводную войну, морское командование, поддерживаемое кайзером, твердо стояло на своем. Имперскому канцлеру заявили, что кампания должна продолжаться, если только он не примет целиком на себя ответственность за ее прекращение. Были отданы приказания щадить нейтральные суда. Это было единственное допущенное смягчение; все британские суда без исключения должны были уничтожаться попрежнему. Канцлер понимал, что такая незначительная уступка едва ли может улучшить положение; он настаивал на том, что повторение случая, подобного потоплению *Лузитании*, ни в коем случае нельзя допускать. В конце концов он переубедил кайзера. С этого времени новый приказ, предписывавший не топить пассажирские пароходы без предупреждения, стал, в общем, выполняться.

II

После потопления *Лузитании* стало ясно, что в западных водах крейсеруют две или три подводные лодки. Херзинг на *U-21* вышел из Эмса 25 апреля и в течение последних дней этого месяца шел на юг, совершая свой исторический 4 000-мильный поход в Каттаро, в Адриатическом море. Херзинг был избран для этого рискованного предприятия в ответ на просьбу Турции начать действия подводных лодок против морских сил у Галлипольского полуострова (а также начать войну против торговли в Средиземном море). Избегая все морские пути и уклоняясь от патрулей, он неделю спустя имел рандеву с пароходом *Марцала* (*Marzala*) линии Гамбург—Америка у мыса Финистерре. Херзингу было обещано передать с него провиант, горючее и смазочное масло. Они вместе вошли в Рио Коркубион для передачи снабжения. К его ужасу имевшиеся 12 *т* горючего были негодны даже в смеси с имевшимся на лодке, и ему пришлось решать: попытаться ли итти к месту назначения или повернуть обратно. Он вышел с запасом топлива в 56 *т*, осталось только 25 *т*, а до Каттаро оставалось еще больше половины пути. Что ему было делать? После самого точного подсчета он решил, что шансы имеются, если не придется много погружаться и если оставшуюся часть пути можно будет итти малым ходом в надводном положении. На рассвете 6 мая, входя в Гибралтарский пролив, он заметил два миноносца; один из них — миноносец *№ 92* — он атаковал, после чего принужден был погрузиться. Теперь его неожиданное появление стало известно, и ему пришлось соблюдать еще большую осторожность. Заметив какой-то пароход, он нырнул; другой раз ему пришлось погру-

зиться при появлении французского эскадренного миноносца. Тем не менее 13 мая он прибыл в базу в Адриатическом море (Каттаро), имея в остатке 1,8 *т* горючего!

В течение дней десяти после нападения на *Лузитанию* в Ирландских водах было полное затишье. 18-го передышка закончилась и нападения возобновились. 3 дня спустя эта деятельность затихла, но за ней последовал ряд нападений в западной части Английского канала, где *U-34* (Рюкер) потопила за 3 дня 6 пароходов и атаковала еще несколько других. Ее присутствие вызвало большую тревогу, так как из Эвонмаута (Avonmouth) готовились отплыть в Галлиполи транспорты с войсками. Рюкер не ограничивался нападениями на большие суда; 1 июня он заметил в канале св. Георга группу рыбачьих судов, и одно из них, *Виктория* (115 *т*), неосторожно попыталось повернуть на него. Тогда Рюкер начал выпускать снаряд за снарядом в беспомощное суденышко и прекратил огонь только тогда, когда шкипер был разорван на куски, помощник лежал умирающий с начисто срезанными ногами, триммер (укладчик рыбы) имел обе ноги раздробленными, механик и юнга были убиты.

Рыбачий флот Северного моря также пострадал, и в мае 19 судов было уничтожено подводными лодками. Запрещение проходить Дуврским проливом имело результатом усиление активности в Северном море, и поскольку лодки шли в западные воды северным путем, число нападений соответственно возросло. 8 мая 3-я эскадра линейных кораблей была атакована в 100 милях на *ONO* от Фирт ов Форта лодкой *U-39* (Форстман, бывший командир *U-12*). *Доминьон* (*Dominion*) едва избежал торпеды, выпущенной в него. 17 мая *U-19* и *U-25* совместно с эскадренным миноносцем приняли участие в заградительной операции *Гамбурга* (*Hamburg*) у Доггер-Банки. Операция должна была быть поддержана Флотом Открытого моря, и подводные лодки были выставлены как западня на случай появления британских кораблей. Гайер говорит, что минные поля, поставленные немцами в 1915 г. в Северном море, оказались не особенно действительными; их присутствие скоро было обнаружено траулерами, и район отмечался как опасный. В действительности, поскольку поставленные мины не вытраливались, они представляли лишнюю опасность для подводных лодок, пересекавших Северное море.

С другой стороны, лодки фландрской флотилии находили новые приказы весьма стеснительными. Непрерывный поток нейтральных судов в южной части Северного моря требовал осмотра и обысков; это не могло пройти вне сферы их действий. Однако в заграждении Дувр—Кале были найдены участки, через которые могли проходить подводные лодки. Лодка *UC-11* совершила быстрый поход для постановки заграждения около южного Гудвинского плавучего маяка. 10 июня миноносец *№ 12* подорвался в устье Темзы; его спутник *№ 10*, подошедший, чтобы взять его на буксир, тоже коснулся мины и подорвался. Оба пошли ко дну [1].

В течение июня в результате нападений на рыбачий флот Северного моря и Южного Уэлза погибло 58 малых судов. Каждое рыбачье судно

[1] Официальная Белая книга „Naval losses" („Потери флота") (1919 г.) приписала эти потери нападению подводной лодки. Позднейшие данные указывают, что они были вызваны минами, может быть, поставленными лодкой *UC-11*.

было теперь драгоценно, так как сотни их были реквизированы для патрульной службы и траления. Поэтому была сделана решительная попытка устранить эту опасность. Было решено включить в группы рыбачьих судов траулеры-ловушки, и эта идея сразу же увенчалась успехом. 5 июня траулер-ловушка *Ошиэник II* (*Oceanic II*) был атакован лодкой *U-14* (Хаммерле); другие питерхэдские траулеры подошли и открыли частый огонь по нападавшей лодке. Воспользовавшись этим случаем, *Хок* (*Hawk*) таранил *U-14*; лодка затонула, 27 человек команды было спасено, погиб только лейтенант Хаммерле, оставшийся внутри своей лодки. На время этот район был очищен, но 23—24 июня не менее 16 оркадских рыболовных судов было уничтожено подводными лодками *U-19* и *U-25*. Последняя лодка была таранена при погружении и была принуждена вернуться с повреждениями.

Однако за этот месяц нападения на рыболовные суда стоили немцам еще одной лодки. 19 июня крейсера, входившие в состав 3-й крейсерской эскадры, производя поиск в Северном море, встретились с линией из четырех подводных лодок. Атакованные крейсера отразили нападение противника. На следующий день *Арджил* (*Argyll*) едва успел уклониться от торпеды с *U-40*; *Роксборо* (*Roxburgh*) был менее счастлив и был поврежден другой торпедой, выпущенной с *U-38*.

Затем лодки разделились. М. Валентинер на *U-38* появился на юго-западных подходах и потопил несколько судов. Он настиг и уничтожил пароход компании Лейланд *Арминиен* (*Armenian*) (8 825 *т*), капитан которого был принужден сдаться после погони, стоившей жизни 29 человек команды. М. Валентинер (фамилию которого следует запомнить) был сменен Швигером на *U-20* и Форстманом на *U-39*. Эта пара утопила около 20 союзнических и нейтральных судов и атаковала дюжину прочих. Между их жертвами был транспорт с лошадьми *Энгло-Калифорниен* (*Anglo-Californian*) (7 333 *т*), обстрелянный и настигнутый 4 июля. Лейтенант Парслоу оказал столь энергичное сопротивление, что, хотя ценой своей жизни, ему удалось отбить атаки, пока его противник не был отогнан патрулями. Он был посмертно награжден орденом Виктории в 1919 г. 9 июля Швигер сделал другую „ошибку“, атаковав пароход линии Кьюнард *Ордьюна* (*Orduna*), приняв это 15 499-*т* судно за „небольшой неприятельский пароход“, подтверждая немецкую пословицу „волк всегда найдет предлог, чтобы съесть ягненка“. Вскоре после того, как Валентинер отделился от *U-40* (Фюрбрингер), последняя сама ввязалась в предприятие, закончившееся ее гибелью. Выйдя в свое первое крейсерство 18-го, она неосторожно атаковала рыбачьи суда у Эбердина. К этому времени идея тральщика-ловушки была еще более усовершенствована. С мая такие траулеры посылались в море, имея на буксире одну или даже две подводные лодки типа „С“, соединенные телефоном с буксирующим судном. Надеялись, что германские лодки, увидя буксир, явно тащащий за собой сеть, будут спровоцированы на атаку по кажущемуся безобидным рыбачьему судну. Тогда шкипер траулера должен был сообщить по телефону буксируемой лодке о положении, курсе и действиях лодки противника. Британская лодка могла отдать буксир и незаметно сблизиться с атакующим. 8 июня траулер *Таранаки* (*Taranaki*) и подводная лодка *С-27*, действуя в подобной комбинации, потерпели неудачу, но теперь наконец был достигнут успех.

23 июня траулер *Таранаки* с подводной лодкой *С-24* на буксире в 40 милях к юго-востоку от Эбердина заметил *U-40*; согласно плана, пока траулер привлекал на себя внимание противника, *С-24* пыталась отдать свой конец буксира. Конец заело; поэтому траулер вынужден был отдать свой конец. Невзирая на 100-саженный буксирный трос и телефонный провод, висевшие на носу, *С-24* удалось выправить свой дифферент и занять позицию, прежде чем трос намотался на ее винты. Вид команды траулера, покидающей свое судно, настолько увлек команду *U-40*, что она не заметила находившегося вблизи перископа. Торпеда ударила в корпус лодки, которая немедленно взорвалась, и только 3 чел., находившиеся наверху (в том числе Фюрбрингер), не были похоронены на своей разбитой лодке.

Накануне в беду попала еще одна германская лодка. На Боркумском рейде затонула *U-30*; за исключением 3 человек, находившихся на верхней палубе, остальная команда, запертая внутри своего корабля, погибла медленной смертью.

U-30 пролежала на дне 3 месяца. После подъема она подверглась ремонту, но с этих пор за ней утвердилось прозвище „Иона"; тем не менее ко дню перемирия она была единственной уцелевшей лодкой своего типа. В Северном море снова вышла после ремонта *U-25* (Вюнше), безуспешно атаковавшая 1 июля у Морей-Фирта крейсер *Хемпшир* (*Hampshire*). С 15 по 19 июля у острова Фэйр началась большая охота за лодками; 16-го канонерская лодка *Спидуэл* (*Spedwell*) таранила *U-41* и повредила ее перископ. Было получено сообщение о другой лодке, запутавшейся в сетях у острова Фэйр; 20-го замаскированные вооруженные траулеры *Гэннер* (*Gunner*) и *Куикли* (*Quickly*) из Грэнтона (Granton) имели столкновение у Бел-Рок еще с одной лодкой, по их сообщению потопленной, хотя верных доказательств этого не было получено. Этот бой интересен тем, что в донесении о нем впервые было сообщено о применении глубинных бомб.

В это время было замечено, что одна германская подводная лодка постоянно находится у Гебридских островов (Hebrides) с целью перехвата судов, доставляющих снабжение для Гранд-Флита, и здесь, в июле, впервые было с успехом применено судно-ловушка (Q-ship). Когда в ноябре подводные лодки впервые появились в Английском канале, был атакован небольшой пароход из Сен-Мало (St.-Malo); покойный адм. сэр Хедуэрт Мью (Hedworth Meux), командующий в Портсмуте (Portsmoute), подал мысль спрятать орудия в его палубном грузе овощей. Было снаряжено судно-ловушка *Викториен* (*Victorian*); за ним последовал почтовый пароход Большой восточной ж. д. *Антверп* (*Antwerp*), нормально курсировавший между Гарвичем (Harwich) и Хук-ов-Холленд (Hook of Holland). Затем в Скапа были оборудованы 5 старых угольщиков, и один из них *Принс Чарлз* (*Prince Charles*) пролил первую кровь. Выйдя в море для привлечения внимания противника, судно-ловушка должно было заманить лодку к себе на дистанцию прямого выстрела, внезапно открыть огонь и уничтожить противника. 22 июля к западу от Оркнейских островов рыбачий флот подвергся нападению *U-36*. В течение этого и следующих двух дней капер уничтожил 9 рыбачьих судов и 3 торговых судна — французское, русское и норвежское. Было также сделано безрезультатное нападение на вооруженный торговый пароход *Коломбелла* (*Columbella*). Затем *U-36* захватила

американский парусник *Пас-ов-Балмэха* (*Pass of Balmaha*). Посадив на приз команду, она отправила его в германский порт. На *Пас-ов-Балмэха* была захвачена партия британской команды, так как до встречи с *U-36* он был задержан вспомогательным крейсером *Викторией*[1].

К вечеру 24 июля *Принс Чарлз* в 10 милях на *WNW* от Норт-Рона (North Rona) заметил *U-36* (Греф) около датского парохода *Луизе* (*Louise*). Притворяясь, что не видит лодки, судно-ловушка продолжала идти своим курсом и заметила, как лодка оставила датчанина и направилась к новому пришельцу. С дистанции около 3 миль *U-36* открыла огонь и приказала невзрачному пароходишке остановиться. Приказание было выполнено, шлюпки спущены, и команда сделала вид, будто собирается покинуть судно. Противник задержался в расстоянии около 550 *м* и продолжал пускать снаряды в пароход. Видя, что лодка не приближается, *Принс Чарлз* решил, что пришло время открыть пушки, поднял флаг и открыл огонь. Германская команда, находившаяся на палубе, стремительно бросилась в рубку, но было уже поздно. Первый выстрел попал в 5—6 *м* позади рубки; *U-36* пыталась нырнуть, показав другой борт. *Принс Чарлз* сблизился до 300 *м*, часто попадая в лодку. *U-36* садилась кормой; команда выбралась наверх; затем нос поднялся высоко над водой, и лодка кормой пошла ко дну. Из 34 человек ее команды 15 было подобрано. Ободренное этим успехом командование впоследствии снарядило много таких ловушек.

Между тем нападения у Гебридских островов продолжались. На следующий день были потоплены американский пароход *Лиленоу* (*Leelenaw*) (1 924 *т*) и *Грэйнджууд* (*Grangewood*) (3 422 *т*).

Нападение вероятно было совершено новой лодкой *U-68*, одной из пяти лодок, заказанных Австрией в Германии перед войной. Затем эта лодка прошла в район островов Силли и в последние дни июля и в начале августа потопила много судов, в том числе 3 посыльных судна флота—*Тэрказ* (*Turquoise*), *Неггет* (*Nugget*) и *Поршэа* (*Portia*)—всех на пути в Средиземное море. Однотипная с ней лодка, *U-66*, также была в море и 19-го потопила шведский барк.

До конца месяца сочетание из тральщика и подводной лодки уничтожило еще одну лодку противника. 20 июля траулер *Принсес Луиз* (*Princess Louise*) и *С-27*, крейсеровавшие у острова Фэйр, встретили *U-23* (Шультхес). На этот раз все шло хорошо, пока *С-27* не заняла позицию и не выпустила первую торпеду. Торпеда прошла мимо, и германская лодка пыталась нырнуть, но прежде чем она успела погрузиться, вторая торпеда ударила ее позади рубки и взорвала ее. 4 офицера и 6 матросов были взяты в плен. К несчастью пленным была дана возможность общаться с группой интернированных гражданских лиц враждебной нации, которые подлежали репатриации и которым они рассказали о своем приключении. Ловушка-тральщик с подводной лодкой (trawler-cum-submarine) стала таким образом известна противнику, и на время от этой приманки пришлось отказаться. Однако Гайер рассказывает, что *U-16* едва избежала подобной же судьбы при встрече с *Таранаки* и *С-24*, получив попадание и погрузившись на 76 *м*, прежде чем ей

[1] Впоследствии этот парусник стал капером *Зееадлер* (*Seeadler*), закончившим свою карьеру в Тихом океане.

удалось выравняться. 13 августа после уничтожения большого количества рыбачьих судов у Лоустофта и Кромера снова прибегли к этому приему. Его применение опять пришлось прервать после гибели *C-33* и *C-29* вместе с их спутниками траулерами. Позднее Куинстаунский патруль снова использовал его, но без значительного успеха.

Один из самых продолжительных поединков между подводной лодкой и патрулем за всю войну имел место в конце июля. 27-го около 4 ч. 15 м. траулер *Пирл* (*Pearl*), вооруженный 3-фунтовой (47-*мм*) пушкой, находился в дозоре у мыса Барра-Хэд (Barra Head). Погода была пасмурная, при свежеющем юго-восточном ветре и сильной зыби, явно предвещавшей приближавшийся шторм. *U-41* была замечена идущей к югу, в 4 500 *м*. *Пирл* немедленно лег на сближение полным ходом, а лодка изменила курс к *SSW*. В 4 ч. 25 м. расстояние между ними уменьшилось до 450 *м*; *U-41* шла быстро и стреляла перелетами под носом *Пирла*. Траулер сделал попытку таранить и в то же время открыл огонь; на пятом и шестом выстреле были получены попадания, и *U-41* поспешно погрузилась. *Пирл* сделал вторую попытку таранить лодку; спустя короткое время перископ противника был замечен, обстрелян и сбит вторым выстрелом. *U-41* совершенно погрузилась и в течение часа сторожевое судно и лодка шли параллельными курсами на *SW*. В конце этого промежутка германская лодка повернула на *NO*, а затем, полчаса спустя, изменила курс на *NW*. *Пирл* все время следовал за своей добычей.

Вскоре начался дождь; несмотря на ухудшение видимости, *U-41* снова была замечена в 9 ч. 15 м. у самой поверхности. В 11 час. *Пирл* решил взорвать свой подрывной трал метрах в 500 впереди от масляного следа, но электрический кабель оказался поврежденным. Около полудня механик донес, что траулер должен остановиться на час для ремонта донки. Таким образом, 8-часовая погоня закончилась без результата. Но затруднения *U-41* еще не кончились; в 21 ч. 10 м. она была замечена вооруженной яхтой *Ванесса* (*Vanessa*) и подверглась преследованию. На следующее утро другие траулеры напали на ее след и продолжали погоню в течение 2 часов. Поэтому *U-41* (Ханзен) была принуждена прервать свое крейсерство и вернуться в базу с сильно поврежденной рубкой.

Теперь в южных водах стали доставлять много беспокойства фландрские лодки. В июне *UB-6* (Хакер) совершил пробный поход через Английский канал и Дуврский пролив, чтобы доказать недействительность заграждений. В результате 4 другие лодки типа „UB“ были посланы для действий на линии Дувр — Булонь. Благодаря туманам и скверной погоде, 2 проскочившие лодки не нашли себе объектов для нападения; третья получила повреждения на новом заграждении между Колбарт Сэнд (Colbart Sand) и Гри-Нэ; четвертая повернула назад и была приведена на буксире (после 11-дневного отсутствия), выйдя из строя из-за поломки машин. Штейнбринк донес, что проливы сильно охраняются патрулями. С другой стороны, минные заградители типа „UC“ действовали более успешно. Появление минных полей у восточного побережья в столь оживленных водах было загадкой, и было приписано нейтральным рыбачьим судам. 18 июня были обнаружены поля, поставленные *UC-1*, *UC-2*, *UC-3*, *UC-11* у Гарвича и Дувра, а 30-го на одной из этих мин взорвался у плавучего маяка Кентиш-Нок (Kentish Knock) старый эскадренный миноносец *Лайтнинг* (*Lightning*). Через

2 дня каботажный пароход *Котингем* (*Cottingam*) случайно таранил *UC-2* (Мей) у Ярмута; и когда эта маленькая лодка была поднята — тайна разъяснилась. Она оказалась снабженной 12 минами „мокрого" хранения, в 6 наклонных шахтах.

Второй успех против фландрских лодок был опять достигнут благодаря включению ловушки в число лоустофтских рыболовных „смэков" (smacks) во время сильных нападений на них в августе. 4 судна получили по замаскированной 3-фунтовой (47-*мм*) пушке, и к концу месяца 3 из них — *G. & E.*, *Инверляйон* (*Inverlion*) и *Пет* (*Pet*) — уже побывали в бою. 15-го *Инверляйон* обстрелял и утопил *UB-4* (Карл Гросс) у буя Смитс-Нол (Smith's Knoll) близ Ярмута. Во время бомбардировки Фландрского побережья Дуврским патрулем в августе и сентябре лодки „UB" были использованы в качестве сторожевого охранения между Торнтон-Ридж (Thornton Ridge) и Миддделькерке (Middelkerke); поэтому для нападений на торговые суда оставались только минные заградители „UC". Дальнейшее увеличение района действий этих лодок было достигнуто *UC-5*. Рано утром 20 августа она вышла из Брюгге через шлюз Зеебрюгге, около 22 ч. 20 м. прошла сеть у буя № 3 и под покровом темноты полным ходом прошла через проливы. На следующее утро она поставила 12 мин у Булони и была таким образом первым подводным заградителем, проникшим в Английский канал. На этих минах в тот же день взорвался пароход *Уильям Доусон* (*William Dawson*) (284 *т*). После этого успеха *UC-5* повторила свой поход 7 сентября, когда она поставила 6 мин перед Булонью и еще 6 мин в „Воротах" („Gate") у Фолкстона. На следующий день кабельное судно *Монарк* (*Monarch*) (1122 *т*) подорвалось на одной из них и затонуло в 2,5 милях от Фолкстона. У юго-восточного побережья мины были поставлены также лодками *UC-1*, *UC-3*, *UC-6* и *UC-7*.

С наступлением августа кампания 1915 г. достигла наибольшего развития. 4-го и 5-го 3 подводные лодки вышли в море для усиленных действий на юго-западных подходах к Англии. В ночь на 13-е лодки *U-27* и *U-38* имели рандеву к северо-западу от Ллэндёдно (Landudno), после чего *U-27* ушла на юг. *U-38* пробыла на месте несколько дней, надеясь подобрать трех германских офицеров (в том числе Хеннига, взятого в плен при потоплении *U-18*), бежавших из лагеря военнопленных в Северном Уэлзе. Так как на рассвете третьего дня на берегу в сотне метров от лодки беглецов не было видно, *U-38* была принуждена отказаться от их спасения и последовать за *U-27* на юг; 29-го она вернулась в Гельголанд. К несчастью для себя бежавшие офицеры ждали на другом пляже в каких-нибудь 500 *м*, скрытые от *U-39* выступающим скалистым мысом. Позднее они снова были взяты в плен.

Шнейдер на *U-24* появился у Уайтхэвена (Whitehaven) 6-го числа и обстрелял бензольные и нефтяные заводы, причинив им так мало вреда, что работа смогла быть возобновлена через четыре дня. Видимо, его поход на юг был полон приключений, так как он был трижды атакован в Ирландском море при попытках нападения на морские пути. В течение следующего дня 2 судна были потоплены у острова Бардси (Bardsey), еще 5 — южнее. К 19-му все 3 лодки — *U-24*, *U-27*, *U-38* — действовали между Уэссаном (Ushant) и каналом св. Георга. В течение утра было потоплено еще 4 парохода. *U-24* обстреливала в 50 милях к югу от Кинсэль пароход *Денсли* (*Dunsley*), когда Шнейдер заметил

большой пароход, приближавшийся с востока. Пароход шел зигзагообразными курсами, и Шнейдер, по его словам, подумал, что его собираются таранить. Он выпустил торпеду, попавшую в корму парохода. Разрушение было столь велико, что пароход затонул в 10 минут, причем погибло 44 человека пассажиров и команды. Это был лайнер компании Уайт-Стар *Эребик* (*Arabic*) (15 801 *т*), шедший в Америку, причем никто на нем не заметил ни малейшего признака присутствия подводной лодки. Повидимому Шнейдер не знал, с кем имеет дело, но своим действием он вызвал новое обострение в дипломатических отношениях между Германией и США.

Вскоре после полудня были уничтожены еще 2 парохода, севернее и западнее островов Силли, а в 3 часа пароход линии Лейланд *Никожен* (*Nicosien*), груженый мулами, был остановлен *U-27* (Вегенер) в 100 милях к югу от Куинстауна. По близости крейсеровало судно-ловушка *Баралонг* (*Baralong*). Теперь ему представился давно желанный случай. Одновременно с тем, как его команда заметила подвергшийся нападению *Никожен*, было принято сообщение с него, что за ним гонятся, а через несколько минут, что он захвачен подводной лодкой. *Баралонг* повернул к пароходу; его команда с возраставшим возбуждением наблюдала сцену разрушения; вскоре *Никожен* сообщил, что он захвачен двумя подводными лодками, а судно-ловушка еще уменьшила расстояние, отделявшее ее от подводных лодок. *U-27* так увлеклась обстрелом парохода с мулами, что заметила появление нового противника только тогда, когда тот подошел на 2,5 мили. Приготовившись к встрече приближавшегося судна, Вегенер полным ходом повернул на него. *Баралонг* вильнул вправо, как бы стараясь подобрать шлюпки *Никожена*, *U-27* снова изготовила орудие и изменила курс, чтобы не дать *Баралонгу* подойти к шлюпкам. Пока *Никожен* стоял между ним и подводной лодкой, *Баралонг* застопорил машины, спустил нейтральный флаг и поднял военный флаг, демаскировал свои 76-*мм* пушки и навел их на то место, где *U-27* должна была появиться из-за носа *Никожена*. 34 выстрела беглым огнем с дистанции 600 *м*, и *U-27* навсегда исчезла в бурлящей воде.

Шлюпки с *Никожена* были подозваны к борту; было замечено, что около дюжины немцев подплыли к своему бывшему призу и карабкаются по шлюпочным талям и шторм-трапу для лоцмана. Видя, что ничто не мешает немцам затопить судно с ценным грузом мулов, старший лейтенант Херберт (командир *Баралонга*) приказал орудиям и морской пехоте открыть огонь. Несмотря на это 4 немца влезли на судно и исчезли внизу. Капитан *Никожена* сообщил командиру судна-ловушки, что в штурманской рубке оставленного судна имеются оружие и патроны; беглецы не выражали желания сдаться и находились где-то внизу. *Баралонг* подошел к борту, и солдатам морской пехоты было приказано вновь овладеть судном. Их предупредили о возможности внезапного нападения на них и приказали стрелять первыми. Немцы были наконец найдены в машинном отделении и сразу же перестреляны солдатами морской пехоты, считавшими, что они имеют дело с убийцами пассажиров *Эребика*. Команда *Никожена* вернулась на свое судно и привела его в Бристоль, несмотря на пробоины от снарядов подводной лодки.

Таковы факты пресловутого „инцидента с *Баралонгом*". Много версий было придумано и пущено в обращение. Берлин не замедлил раздуть

дело, требуя суда над командиром и командой *Баралонга* по обвинению их в убийстве. Британское правительство, выражая свою готовность представить весь вопрос о неправильностях на решение беспристрастного трибунала, заявило, что одновременно должны быть обследованы три другие случая, имевшие место в течение тех же суток. Во-первых, потопление *Эребика* — большого пассажирского парохода, произведенное без предупреждения; во-вторых, угольщик *Руэл* (*Ruel*) был обстрелян в то время, как его команда садилась в шлюпки, после чего подводная лодка просто перенесла огонь на открытые шлюпки, убила 1 человека и ранила 7 чел.; наконец, убийство германскими эскадренными миноносцами 15 человек команды *Е-13*, когда последняя села на Салтхольмскую отмель в датских территориальных водах при своем походе в Балтику. Берлин, конечно, отклонил британское предложение.

Баралонг был реквизирован для превращения в судно особого назначения еще в марте, и его командир стал одним из „асов" на судах-ловушках. Его успех побудил снарядить еще две ловушки; но не успели они вступить в строй, как еще одна подводная лодка попалась на приманку. В октябре кампания судов-ловушек началась официально. Учитывая искусство, преданность своему делу, чрезвычайные заботы и предусмотрительность, затраченные на эту службу, кажется странным, что не было достигнуто более решительного успеха. В число этих ловушек, симулировавших все типы судов, подвергавшихся в то время нападениям, вошли шлюпы, угольщики, морские пароходы, каботажные суда, бриги, траулеры, рыболовные смэки — словом все суда, которые могли показаться подводным лодкам заманчивыми объектами. Залог успеха заключался в быстром и ошеломляющем нападении на близкой дистанции; опасность для судна-ловушки становилась очень велика, если подводная лодка успевала погрузиться. Обманутая лодка, спасшаяся на глубину, несомненно беспощадно отомстила бы своему обманщику немедленно же или при следующей встрече. Слабую надежду избежать возмездия давало только быстрое возвращение в порт или перемена декорации в море, так как разоблаченная ловушка была обречена на гибель. В тактике судов-ловушек основным условием была внезапная атака. Едва ли менее важной была задача незамеченного сближения. Давать ли противнику приблизиться к ловушке или ей самой итти на сближение, всецело зависело от обстановки. По мере того, как кампания становилась все более безжалостной и использование ловушек становилось более сложным делом, стало необходимо выдерживать попадание торпедой, чтобы окончательно усыпить подозрения атакующего и побудить его подставить себя под ответный удар. Были случаи, когда целых три группы команды, симулирующие панику, покидали судно-ловушку, в надежде заманить лодку к пораженному судну и пройти по тому месту, которое могло быть наиболее выгодно обстреляно замаскированными пушками. Несмотря на все часто единственным результатом была неудача. Шаг за шагом суда-ловушки приспособлялись к образу действия подводных лодок, постоянно видоизменявшемуся в течение всей войны. После 5 ловушек из Скапа, 2 или 3 судов в Английском канале и полудюжины рыбачьих единиц в 1915 г., в октябре 1916 г. в море находилось уже 47 судов-ловушек, а в 1917 г.— в разгар их работы — не менее 180 этих судов бороздило моря, подставляя себя под удары. В то время как в 1915 г. между подводными

лодками и ловушками произошло всего 8 столкновений, в следующем году число их достигло, примерно, двух дюжин, а в 1917 г. — 63. Много подводных лодок получило тяжелые повреждения, но только 13 было уничтожено судами-ловушками. Способность двухкорпусных германских подводных лодок выдерживать самые серьезные повреждения была поистине замечательной.

Хотя *U-27* была уничтожена, *U-24* и *U-38* продолжали свои совместные нападения на суда вокруг островов Сплли. В течение ближайших четырех дней, 20—23 августа, они потопили более 10 судов, уничтожив в этом районе всего 35 британских, 4 нейтральных и 2 рыбачьих судна. Из этой внушительной добычи *U-38* пустила ко дну 22 грузовых парохода и 3 парусника, а также 5 рыбачьих судов, уничтоженных на ее походе к Силли и обратно. Чаще всего *U-38* расправлялась со своими жертвами своим орудием, прибегая к торпедам только в том случае, когда хотела быстро потопить судно, не привлекая внимания патрулей. Гайер говорит, что успех Валентинера был величайшим, когда-либо достигнутым за всю войну вокруг Британских островов. Кампания подводных каперов окончилась, и наступил период затишья. Это была яркая демонстрация того, что могут сделать (и что они сделали впоследствии) подводные лодки, „спущенные со своры" и ведущие неограниченную войну.

В Северном море действовали *U-28* и *U-25*, но машины последней испортились в походе, она была встречена к северу от Хорнс-Рифа несколькими миноносцами и отбуксирована домой. Так как решили, что она неспособна нести в дальнейшем боевую службу, она была передана в Перископную школу в Киле. Другая лодка, *U-22* (Хоппе), действовала более успешно. В начале августа она была послана для нападения на британский вспомогательный крейсер, по донесениям постоянно находившийся к *WNW* от Бёдо (Bödo) и подстерегавший германские транспорты с рудой из Нарвика. 8-го лодка нашла добычу — переоборудованный пароход компании Пенинсюлар энд Ориентал *Индия* (*India*) — быстро потопила его с большей частью команды. Это был редчайший случай, когда подводная лодка была послана для уничтожения определенного объекта — неприятельского судна — и без промедления успешно выполнила свою задачу. Одновременно *U-17* получила задание конвоировать вспомогательный минный заградитель *Метеор* при его походе к Морэй-Фирту, который он заминировал в ночь на 6-е.

Около того же времени немцы потеряли еще одну подводную лодку. До сих пор мы не приводили данных о действиях Балтийской флотилии[1]. Когда в августе 1914 г. началась война, две лодки были выделены для действий на Балтийском театре; в сентябре еще две другие были переброшены из Северного моря туда же. До наступления долгих зимних месяцев балтийские лодки добились значительного успеха: 11 октября *U-26* (Беркхейм) атаковала и потопила в Финском заливе русский крейсер *Паллада* с большим числом человеческих жертв. 4 июня 1915 г. она добилась еще одного успеха, потопив русский минный заградитель *Енисей*, но в августе или сентябре она вышла в поход, из которого ей не суждено было вернуться. Полагают, что она погибла на русском

[1] Балтийская (Курляндская) флотилия находилась в непосредственном подчинении командующего Балтийскими морскими силами (принца Генриха Прусского), а не командующего Флотом Открытого моря или командующего подводными лодками.

минном заграждении у Ревеля. Поперек Финского залива была поставлена громадная двойная линия минных и сетевых заграждений, через которые только одной или двум подводным лодкам, выполнявшим разведывательные операции, удалось пройти и вернуться обратно [1].

Балтийская (Курляндская) флотилия достигла наибольшей силы осенью 1916 г., когда в состав ее входило 11 лодок. В декабре 1917 г. после развала России все подводные лодки были уведены с театра.

Впервые число их было действительно увеличено в сентябре 1915 г., когда в Балтику были переведены *U-9, U-10, U-17* и *UC-4*. Переброска была вызвана потоплением *U-6* (Лепсиус) у Ставангера 15 сентября. Она была весьма легко обнаружена и настигнута английской лодкой *E-16*, главным образом благодаря густым клубам белого дыма, образуемым двигателями Кертинга, работающими на тяжелом горючем. Шпис, принявший *U-9* от Веддигена, дает яркое описание этих первых лодок; он говорит о „столбе дыма, сопровождавшем их днем". Если сынам Израиля много столетий назад такое явление было помощью, то для подводной лодки, для которой невидимость—главное, оно было большим затруднением. Ночью из газоотвода вылетали искры, а иногда и пламя. Поэтому нет ничего удивительного, если после вступления в строй новых лодок, снабженных дизелями, все уцелевшие лодки до *U-19* были выведены из опасного для них Северного моря. В 1916 г. к этим трем лодкам с двигателями Кертинга были добавлены малые лодки береговой обороны *UB-2, UB-5* и *UB-20*.

Шпис рассказывает об одном рискованном предприятии. 25 августа он прошел через русские минные поля у Утэ—„Гельголанда Финского залива"—и едва не поплатился жизнью за свою дерзость. Заметив в сумерках около скал русскую подводную лодку, стоявшую борт о борт с паровым катером, он решил атаковать ее в предположении, что офицеры садятся на катер, собираясь покинуть лодку на ночь. Ему удалось занять исходное положение для выпуска торпеды. Взглянув затем в перископ, он, к своему ужасу, увидел, что русская лодка идет на *U-9*, стараясь войти в узкий проход между рифами. Он поспешно отдал приказание ворочать обратно; *U-9* медленно описала циркуляцию и ударилась с глухим скрипом о скалу. Русские заметили ее и открыли огонь по перископу. По собственной инициативе механик погрузил лодку на 8 *м* и помог благополучно отвести лодку от рифов. Шпис, взглянув в перископ и увидев торпеду, шедшую прямо на него, оставил все надежды, но, к счастью для него, русские промахнулись, и он благополучно ускользнул. Теперь наступила ночь. В глубокой темноте, по счислению (dead reckoning) и благодаря большой удаче, он, так сказать, ощупью, вышел из этого сумасшедшего лабиринта скал, рифов и минных полей. На следующий день он отомстил, потопив большое русское вспомогательное судно. В апреле в 1916 г. *U-9* была уже старейшей лодкой в строю и присоединилась к прочим изношенным на войне единицам в Кильской перископной школе.

---

[1] Знаменитая лодка Веддигена *U-9* была одной из лодок этой флотилии и базировалась на Либаву. Ее задача заключалась главным образом в охоте за неприятельскими подводными лодками, в выполнении разведывательных крейсерств и в дозорной службе у Рижского залива. Она была превращена в надводный минный заградитель (surface mine-layer) и как таковой ставила мины в Финском заливе.

Возвращаясь к западным водам, следует напомнить, что потопление *Эребика* снова обострило дипломатические отношения между Берлином и Вашингтоном. Поскольку конфликт из-за *Лузитании* еще не был улажен, впечатление от нового правонарушения еще больше раздражило американское общественное мнение. Германский статс-секретарь по морским делам Тирпиц и начальник морского генерального штаба Бахман, с одной стороны, вступили в резкий конфликт с имперским канцлером Бетман-Гольвегом и начальником морской канцелярии кайзера Мюллером—с другой. Вторые два старались уладить случай с *Лузитанией* третейским судом, в то время как первые отстаивали продолжение подводной войны против торговли. 26 августа кайзер определенно высказался в пользу взглядов Тирпица и Бахмана. Два дня спустя канцлер без разрешения послал в Вашингтон ноту, обещавшую, что впредь суда не будут топиться без предварительного предупреждения. Дело еще осложнилось тем, что германский посол в Вашингтоне Бернсторф заявил, не получив на то официального полномочия, что командир подводной лодки, атаковавшей *Эребик*, превысил свои полномочия и будет наказан.

После этого Бахман вышел в отставку и был заменен Хольцендорфом. Разногласия между морским командованием и высшим командованием продолжались; и Тирпиц и командующий Флотом Открытого моря Поль энергично протестовали против бесполезного применения подводных лодок способом, возвещенным Бетман-Гольвегом. Стеснение лодок такими ограничениями, заявили они, сделало бы успех почти недостижимым. 27 августа вышел приказ, согласно которому ни одна лодка не должна была выходить из порта, пока спор не будет улажен. Тирпиц предлагал отправить лодки в Средиземное море, дабы не видеть их ограниченными разными условиями и оговорками. Что если предлагаемые ограничения будут приняты? Предположим, что суда перед уничтожением будут останавливать и осматривать. Тирпиц утверждал, что подобная процедура приведет именно к тому положению вещей, которое наиболее благоприятствует британским судам-ловушкам. Это был поистине порочный круг: суда-ловушки появились потому, что торговые суда стали топиться подводными лодками без остановки и осмотра: теперь лодки не рисковали подходить к судам и осматривать их, опасаясь сблизиться больше чем можно с ловушкой, загримированной под торговое судно.

30 августа Тирпиц и Поль протестовали против нового приказа, гласившего, что даже небольшие пассажирские пароходы должны щадиться, и оба ходатайствовали об увольнении в отставку. В их просьбе им было отказано. „Мы продолжали кампанию в такой форме, при которой она не могла жить и в то же время не могла умереть“—говорит Тирпиц. А Бетман-Гольвег, по поводу неулаженных затруднений во взаимоотношениях с Вашингтоном, возражал: „Я не могу вечно стоять на краю вулкана“. Наконец, правительству Соединенных штатов была послана нота, выражавшая сожаление по поводу атаки *Эребика,* но без признания ответственности, а с предложением передать дело Гаагскому трибуналу. Совершенно некстати одновременно было послано описание события, утверждавшее, что еще до потопления *Эребика* был отдан приказ щадить пассажирские суда. Так как это было похоже на попытку оправдать потопление *Эребика,* общественное негодование вспыхнуло с новой силой. Тогда 18 сентября было наконец отдано распоряжение о прекращении с 20-го всех нападений на торговые суда вокруг британ-

ских берегов. Две недели спустя действия Шнейдера были формально „дезавуированы“, и было решено договориться о компенсации.

Во время этой дипломатической полемики 6 сентября был подорван торпедой и погиб другой большой пассажирский пароход линии Эллан *Хеспириен* (*Hesperian*) (10 920 *т*); он был первым вооруженным торговым судном, погибшим от подводной лодки. Его атаковал не кто иной, как Швигер. Настигнутый в 80 милях к *SWtS* от Фастнэта 4-го числа, пароход был слишком сильно поврежден, чтобы добраться до порта, несмотря на все усилия отбуксировать его. В течение 4—5 сентября *U-20* уничтожила еще 2 британских парохода и нейтральный парусник, прежде чем проследовать к югу для действий против судов, входящих в Ля-Рошель. Здесь Швигер потопил 4 судна, а затем вернулся обратно. Заявление, сделанное из Берлина, будто *Хеспириен* наскочил на мину, было настолько невероятно, что граничило с абсурдом; подводные лодки действовали к югу от Ирландии, и было в высшей степени невероятно, чтобы германские лодки посылались для операций в районе, о котором знали (или полагали), что он заминирован.

Другие суда пострадали 4—5 сентября от подводных лодок, шедших в Средиземное море. 4 августа *U-34* (Рюккер) и *U-35* (Копхамель) вышли из портов метрополии; без происшествий они вошли в Средиземное море и 23 августа прибыли в Каттаро. *U-39* (Форстман) и *U-33* (Ганссер) вышли в Адриатику, соответственно, 27 и 28 августа. Последняя лодка, проходя через западные воды, уже не раз опустошавшиеся германскими стальными акулами, перехватила два британские парохода и один нейтральный парусник. У Финистерре этот же ныряющий капер прибавил к списку своих жертв еще один пароход и 16 сентября прибыл в Каттаро. К этим четырем лодкам впоследствии присоединилась *U-38*. Под командой искуснейших командиров они начали пускать ко дну суда в Средиземном море — этом самом безопасном, спокойном и наиболее благоприятствовавшем успеху поле деятельности, где они и собрали исключительно богатую жатву.

12 сентября другая лодка этого типа — *U-41* (Ханзен), отремонтированная после ее встречи с *Пирлом*, вышла из Вильгельмсхафена, чтобы сменить *U-20* в западных водах и нарушить наступившее было в этих беспокойных водах затишье. 23-го Ханзен потопил один за другим транспорт с лошадьми *Энгло-Коломбиэн* (*Anglo Colombian*) (4 792 *т*), *Чэнслор* (*Chancellor*) (4 596 *т*) и *Хизион* (*Hesione*) (3 663 *т*), примерно в 80 милях к *SW* от Фастнэта. На следующий день, когда Ханзен был занят обстрелом *Урбино* (*Urbino*) (6 651 *т*) в 67 милях к *SWtW* от Бишоп-Рока, ему помешало появление другого парохода. Когда тот был еще в 5 милях, *U-41* погрузилась. Снова всплыв, она увидела свою новую намеченную жертву шедшей в направлении на юг. Полным ходом в надводном положении *U-41* бросилась в погоню за беглецом, приказав ему остановиться. Видя, что он идет под нейтральным флагом, Ханзен (теперь на дистанции около $2^1/_2$ миль) поднял сигнал прислать бумаги для просмотра. Пока спускали шлюпки, неизвестное судно незаметно сближалось с подводной лодкой сходящимися курсами. Затем с дистанции в 650 *м* ст. лейт. Годфри Херберт на судне-ловушке *Баралонг* поднял военный флаг, демаскировал орудия и открыл частый меткий огонь. Второй снаряд попал в основание боевой рубки *U-41* во время ее попытки к погружению; осколки и пули осыпали ее, пока, быстро

погрузившись, она не ушла совсем в свою могилу. Только помощник командира и еще 1 человек из 32 чел. ее команды были подобраны живыми.

Этим боем закончилась кампания 1915 г. в западных водах, не считая спорадического набега *U-24* (Шнейдер) в декабре. Предпринятый с явным намерением задержать в британских водах те противолодочные патрули, которые могли бы быть направлены в Средиземное море, набег привел к уничтожению 1 бельгийского и 3 британских пароходов. В числе этих уничтоженных 4 судов был каботажный пароход *Котингэм* (513 *т*), который в июле случайно потопил лодку *UC-2*.

Таким образом военные действия к западу от Англии затихли. Всему миру было самым недвусмысленным образом показано, какие беды ожидают его в будущем. Вместе с затишьем наступила передышка для малочисленных и измученных патрулей. Но если война против торговых судов, приближавшихся к британским островам, прекратилась, фландрские подводные лодки, число которых теперь дошло до 17, становились все более активными. Малые минные заградители, проникавшие в Дуврский пролив во второй половине лета, сеяли смерть в водах, омывающих порты южного и восточного побережий. У Дувра они поставили 150 мин, у Нора — 180, у Лоустофта — 306 и у Гримсби — 12, всего — 648 [1]. На этих минах погибли 94 судна (из которых 22 были британские паровые суда, 24 приписаны к нейтральным портам), 10 рыбачьих судов и 15 тральщиков, в том числе *Дэчес ов Хэмилтон* (*Duchess of Hamilton*), *Брайтон Куин* (*Brighton Queen*) и *Лэди Исмэ* (*Lady Ismy*).

В числе погибших британских судов было госпитальное судно *Энглиа* (*Anglia*) (1 862 *т*), везшее лежачих раненых (cot cases) из Франции; 17 ноября оно коснулось одной из мин, поставленных *UC-5*, и пошло ко дну, причем погибло до 80 чел. начальствующего состава и раненых солдат. 2 судна Тринити Хауса [2] *Элерт* (*Alert*) и *Айрин* (*Irene*) (543 *т*), приданные Дуврскому патрулю для работы с якорями в связи с постановкой сетевых и минных заграждений, тоже погибли; последнее с большей частью команды. На этих же минах взорвались 3 британских эскадренных миноносца: *Маори*, затонувший у Зеебрюгге 7 мая; старый *Лайтнинг* (как сказано выше) — 30 июня; 30-узловой *Велокс* (*Velox*) у плавучего маяка Нэб (Nab L. V.) — 25 октября. Эскадренный миноносец *Мохаук* (*Mohawk*) оказался счастливее: он подорвался на мине 1 июня, но был отбуксирован в порт. На минах погибли также миноносцы *№ 10* и *№ 12* и французский эскадренный миноносец *Бранльба* (*Branlebas*); последний затонул у Дюнкерка 9 ноября.

Союзные патрули казались бессильными против этой подводной опасности; потери, которые понесла за это время фландрская флотилия, не могут быть приписаны противоподводным силам. Одна подводная лодка — *UC-8*, посланная из перископной школы в Киле для усиления отряда в Брюгге, села на мель у Тэрсхеллинга 6 ноября и после снятия с мели была интернирована [3]; другая — *UC-9* (Шюрман) взорвалась на собственных минах (повидимому в октябре) к юго-востоку от отмели у плавучего маяка Лонг Сэндз (Longsands).

---

[1] Encyclopaedia Britannica (статья кап. A. C. Dewar).

[2] Гидрографическое управление в Лондоне. *Прим. ред.*

[3] После спасения британской лодки *H-6* у Схирмонникоога (Schiermonnikoog) и интернирования ее в Ньюведип (Nieuwediep) голландское правительство заявило о своем желании иметь обе подводные лодки. Британское и германское командования согласились на это предложение. Малый германский заградитель стал единицей нидерландского флота под названием *M-1*.

Безнаказанность, с которой эти малые лодки выполняли свои задачи, приводила патрули в отчаяние. Довольно незначительное политическое событие вызвало еще большую деятельность фландрских частей. 5 ноября Вашингтон отправил в Лондон ноту с протестом против британской блокады, в частности, против ограничения ввоза в сопредельные с Германией нейтральные страны. Для демонстрации союзнической солидарности (как и в случае с *Дацией*) Франция просила уступить ей во временное пользование вспомогательные крейсера *Дигби* (*Digby*) и *Оропеза* (*Oropesa*) (переименованные ею, соответственно, в *Артуа* и *Шампань*) для совместной работы с 10-й крейсерской эскадрой, поддерживавшей блокаду в Северном море. Берлин, конечно, истолковал эту ноту Соединенных штатов, как удобный случай для ослабления ограничений, наложенных на свои подводные лодки, и 21 ноября фландрское командование получило разрешение возобновить нападения на суда, входящие в порта между Дюнкерком и Гавром. В результате 20 декабря *UB-10* потопила у Булони два небольших парохода — *Хэнтли* (*Huntly*) (1 153 *т*) и *Белфорд* (*Belford*) (516 *т*). Хотя достижения были невелики, но во всяком случае фландрские лодки показали британскому командованию, что минные поля бельгийского побережья и Гудвинское сетевое заграждение не представляют преграды для их экскурсий. Наоборот, Гайер говорит, что лодки проходили над сетями ночью в надводном положении; больше того, буи и поплавки, которыми поддерживались сети, а также освещаемые и неосвещаемые предостерегательные знаки служили им большим подспорьем при определении своего места по пеленгам.

С прекращением подводной кампании против судов в западных водах, лодки флотилии Северного моря, насчитывавшей в декабре 10 единиц, подверглись модернизации и ремонту. Крейсерство *U-24* на запад носило характер опытного зимнего похода и показало, что это время года не препятствует нападениям на неприятельские суда. Были также произведены опыты по постановке мин заграждения из торпедных аппаратов; и действительно, в самом начале 1916 г. новая лодка *U-44* успешно поставила этим способом минное поле в устье Темзы. Прочие лодки Северного моря использовались в течение зимы для выполнения различных задач; так между 16 и 23 ноября Швигер на *U-20* выполнил разведывательный поход как подготовку к постановке вспомогательным крейсером *Мёве* (*Möwe*) минного поля у мыса Рат (Wrath) во время его первого океанского крейсерства. Впоследствии, 27 декабря, это судно в походе через Северное море эскортировала лодка *U-68* (Гюнцель).

Гайер рассказывает интересный факт, что в конце сентября только 4 из оставшихся 13 лодок Северного моря были в состоянии вести войну против торговли в западных водах без большого ремонта. Вероятно, это относится к *U-20*, *U-24*, *U-28* и *U-32*, так как М. Валентинер приготовлялся вести *U-38* в дальний поход в Адриатику на соединение с пятью уже имевшимися там лодками, усиленно уничтожавшими суда в Средиземном море. Согласно официальной германской сводке, численность подводного флота на 1 января 1915 г. измерялась 26 лодками, в течение следующих 12 месяцев погибло 20 единиц и прибавилось 62, что дало к концу года чистый итог в 68 лодок. Эти цифры заслуживают дальнейшего изучения, и потому ниже приводится более подробный анализ их.

Гайер констатирует, что к концу сентября 1915 г. во флотилии Северного моря оставалось 10 лодок [1]. В Кильской школе были *UB-9*, *UB-11* и *UC-8* (он опускает *U-1* — *U-4* и не упоминает об *U-25*, которая была признана негодной для дальнейшей боевой службы). В Балтике были *U-9, U-10, U-17* и *UC-4*. Во Фландрии было 8 лодок типа „UB“ и 7 подводных заградителей „UC“ [2]. В Адриатике было 5 лодок „U“, 2 — „UB“ и 2 — „UC“ [3]; в Константинополе находились 3 лодки „UB“ и 2 „UC“ [4]. Бывшие австрийские лодки *U-66—U-70* испытывались; из них *U-66* и *U-68* повидимому находились в строю за много недель до конца сентября 1915 г.

Из лодок Северного моря на *U-19* сменяли двигатели, а *U-22* причиняла постоянное беспокойство. *U-30*, только недавно спасенная, еще не вступила в строй. Из списков фландрских лодок следует исключить *UC-9*, из константинопольских — *UC-13*. В Голландии была интернирована *UC-8*. Лодка, которая должна была получить номер *U-42*, в августе 1914 г. строилась в Специи (Италия), но так и не стала германским кораблем [5].

В течение 1914 г. погибло 5 германских лодок; к концу 1915 г. эта цифра дошла до 24 [6].

Что касается постройки новых кораблей, то последние лодки довоенной программы—*U-43, U-44, U-45*—были сданы заводами в апреле 1915 г. Последние 5 кораблей упомянутой серии (*U-46 — U-50*), заказанные в августе 1914 г., были сданы только в июле 1916 г. По окончании постройки этих лодок они вошли в состав Эмской (3-й) флотилии. Они были перегружены и, несмотря на проектные 15,3 узла хода, никогда не давали более 13,5 узла. 5 лодок, заложенные для Австро-Венгрии (получившие германские номера, *U-66 — U-70*), были закончены летом 1915 г. Что касается лодок типа, промежуточного между описанными типами—*U-51—U-56*, то они вступили в строй в течение первой половины 1916 г., *U-57 — U-62* — в течение последней половины, а *U-63 — U-65* — весной того же года. Строительный период последних трех лодок составил от 12 до 15 месяцев, благодаря реквизиции двигателей, заказанных для русских подводных лодок. Кроме того, в январе 1915 г. была заказана серия больших минных заградителей, *U-71 — U-80*, впоследствии известных под названием „дети горя“; они начали свою безрадостную карьеру на войне между октябрем 1915 г. и июнем 1916 г.

Что касается малых прибрежных лодок и минных заградителей, типы „UB-I“ и „UC-I“ были закончены в течение весенних и летних месяцев. Прибрежные лодки увеличенной и значительно улучшенной конструкции (тип „UB-II“) были заказаны весной 1915 г.; они получили номера *UB-18—UB-47* и были закончены в промежуток времени от ноября

---

[1] Флотилия Северного моря: *U-19, U-20, U-22, U-24, U-28, U-32, U-38, U-43, U-44; UC-10.*

[2] Фландрская флотилия: *UB-2, UB-5, UB-6, UB-10, UB-12, UB-13, UB-16, UB-17; UC-1, UC-3, UC-5, UC-6, UC-7, UC-9, UC-11.*

[3] Адриатическая флотилия: *U-21, U-33, U-34, U-35, U-39; UB-1, UB-15; UC-12, UC-14.*

[4] Константинопольская флотилия: *UB-7, UB-8, UB-14, UC-13, UC-15.*

[5] Как итальянская *Балилла* (*Balilla*), она была потоплена торпедой с австрийского миноносца *№ 66* в 10 милях к северу от Лиссы 14 июля 1916 г.

[6] *U-5, U-6, U-7, U-8, U-11, U-12, U-13, U-14, U-15, U-18, U-23, U-26, U-27, U-29, U-31, U-36, U-37, U-40, U-41; UB-3, UB-4; UC-2, UC-9, UC-13.* Интернированная *UC-8* не включена в это число.

по август следующего года. Никаких лодок второго, улучшенного типа „UC" вплоть до июня 1916 г. в строю не находилось.

С 18 февраля по декабрь 1915 г. в водах, омывающих Британские острова, было уничтожено приблизительно 166 британских торговых судов и 168 рыбачьих; потери среди атакующих подводных лодок составили 16 единиц. На минах, поставленных подводными лодками, погибло около 28 британских судов. Неизмеримо более зловещими были результаты последнего квартала — гибель в Средиземном море около 50 британских пароходов. Впоследствии наш торговый флот понес на этом театре тяжкие потери. Тем не менее, Берлин вряд ли мог быть удовлетворен результатами кампании на западных подступах и в водах, омывающих Британские острова, так как там уничтожалось в среднем только 20 судов в месяц.

Однако это была только часть проблемы, стоявшей перед Германией. Другая заключалась в необходимости опасаться вывести из терпения Соединенные штаты и другие нейтральные государства. Предел их долготерпения не поддавался точному расчету. С риском приобрести новых противников тесно переплеталась проблема целесообразности. Если бы можно было установить, что неограниченная подводная война позволит Германии выиграть войну прежде, чем вмешательство Соединенных штатов скажется на военном фронте, решение следовало бы принять, не стесняясь никакими пустяками вроде этики и никакими рассуждениями о гуманности. Морское командование и в Берлине и в Вильгельмсхафене верило в возможность решить войну подводным оружием; канцлер держался противоположного мнения. До тех пор пока существовало это разногласие, приходилось откладывать решение относительно неограниченной подводной войны против мировой морской торговли (world's shipping). Годом позже Бетман-Хольвег был побежден не на основе гуманных договоров, а по соображениям целесообразности. Какой образ действий мог в конечном счете лучше послужить Германии, что следовало делать? Ограничить подводные лодки, успокоить Америку и тем продлить ее нейтралитет или беспощадно использовать подводные лодки и этим выиграть войну, прежде чем Америка успеет собрать свои силы для военных действий? Можно ли было разрубить гордиев узел победы достаточно быстро „острым мечом" безжалостного истребления судов? Если нет, то было бы безумием вызвать вражду самого могущественного из нейтральных государств. Канцлер решительно отстаивал свою позицию и пал. Его падение было подобно вспышке молнии, предвещавшей грозу. Затем разразился тайфун террора в океане и в проливах.

ГЛАВА III

СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ. НАЧАЛО ПОДВОДНОЙ КАМПАНИИ

(1915 г.)

Таким образом в водах метрополии пассажирские лайнеры, грузовые и рыбачьи суда имели некоторую передышку от своих грабителей. Но теперь наступила очередь Средиземного моря, до сих пор спокойного и безопасного, испытать нападения новых пиратов. Здесь, в этом вели-

ком водном коридоре, соединяющем Восток с Атлантическим океаном, можно было найти добычу богаче и обильнее, чем представлялось в самых розовых мечтаниях каперам Северного моря. Оттуда пришли подводные истребители морской торговли; в течение долгих дней союзнические и нейтральные суда между Гибралтаром и Суэцом подстерегались и истреблялись. Суда топились настолько непрерывно, что на это стали смотреть, как на неизбежное зло, которое оставалось только терпеть. Условия плавания были идеальны для атакующих. Поэтому лучшие лодки со способнейшими командирами были посланы в Адриатику, чтобы оттуда нападать на мощные потоки судов, направлявшихся на Восток или на Запад. Выходя из баз, фланкирующих морские пути, командиры подводных лодок с легкостью отыскивали курсы торговых судов, благодаря хорошей видимости и благоприятной погоде. Контрмеры, применявшиеся вначале союзниками для охраны морских грузов против опасности, были недостаточными и далеко не действительными. Первоначально вовсе не неприятельская торговля в Средиземном море привлекла внимание Германии и заставила ее морское командование послать туда подводные лодки. Весною 1915 г., когда атака Дарданелл с моря встревожила турок, Херзинга запросили, не сможет ли он на своей *U-21* попытаться достичь Средиземного моря и создать угрозу военным кораблям союзников, находящимся у полуострова Галлиполи. Его предприятие увенчалось успехом, однако только осенью было потоплено подводной лодкой первое торговое судно в Средиземном море.

В 1914 г., когда Тройственный союз превратился в Двойственный союз, стали неизбежны радикальные изменения в средиземноморской политике центральных держав. Австро-венгерские морские силы представляли собой компактный, пропорциональный флот, умеренной численности, имевший в своем составе шесть малых подводных лодок трех различных типов. Они не могли считаться лодками открытого моря („Hochseeboote“) ввиду ограниченного радиуса действий, и поэтому они были предназначены для действий в отечественных водах. Пять больших лодок, строившихся на верфи Круппа в начале войны, были включены в состав германского флота[1]. Кроме того, в августе 1914 г. была конфискована небольшая „демонстрационная“ лодка, составлявшая частную собственность фирмы Уайтхэда в Фиуме, и зачислена в списки под номером *XII*[2].

Австро-Венгрия довольствовалась этими семью малыми единицами, пока вступление Италии в войну не принудило ее к пополнению своих сил. Малые подводные лодки действовали только в Адриатическом море, в котором постоянно патрулировали англо-французские силы. Австро-венгерские лодки были использованы против торговли только в 1917 г., и консервативная политика венских властей вызвала трения

---

[1] Они были начаты постройкой в 1913 г. для австро-венгерского флота; в германском флоте они получили номера *U-66* — *U-70* германской серии.

[2] Первоначально австро-венгерские лодки официально обозначались только римскими цифрами без приставки буквы „*U*“. Во время войны (точная дата неизвестна) была принята приставка „*U*“ и римские цифры были также заменены арабскими. Поэтому создалась бы большая путаница, если бы называть австрийские лодки по германской системе; например упоминание об *U-20* оставляло бы у читателя сомнение, упоминается австрийская *U-20* или германская. Поэтому, во избежание недоразумений, в настоящем труде приняты первоначальные обозначения австро-венгерских лодок одними римскими цифрами.

с менее щепетильными немцами. Много остроумных попыток было сделано Германией, чтобы впутать свою союзницу в компрометирующие инциденты; сюда относится, например, злоупотребление военным флагом Двойственной монархии. Тем не менее, вообще принято считать, что за все злодеяния, совершенные в Средиземном море, ответственны только германские лодки.

Первая атака, — вполне законная военная операция, — имела место 17 октября 1914 г., когда французские силы находились у Каттаро. Крейсер *Вальдек-Руссо* (*Waldeck-Rousseau*), атакованный лодкой *IV*, избежал повреждений. Вторая атака была предзнаменованием приближения новой задачи для сковывающих французских сил, имевших обыкновение крейсеровать в водах, прилегающих к неприятельским базам, без малейшей защиты против подводных атак. 21 декабря лодка *XII* (Лерх) встретила французский линейный корабль *Жан Бар* (*Jean Bart*) в Отрантском проливе; она увидела этот большой корабль, шедший не торопясь, со скоростью в 9 узлов и совершенно не защищенный какой-либо завесой эскадренных миноносцев. Французскому дредноуту очень повезло. Торпеда попала в его носовую часть, и полученные повреждения были исправлены в доке в британском порту на Мальте.

Одновременно с описанным случаем французская подводная лодка *Кюри* (*Curie*) сделала храбрую, но неудачную попытку атаковать австрийские корабли, стоявшие в гавани Полы; она безнадежно запуталась в сетевом заграждении и была принуждена всплыть и сдаться; несмотря на пробитый корпус, *Кюри* была поднята. Она была основательно перестроена австрийцами. Вступив в строй в марте следующего года под номером *XIV* австро-венгерского флота, она была значительно улучшенной лодкой.

Долгий период покоя был внезапно нарушен потрясающим ударом. Урок атаки *Жан Бара* не был принят к сведению, и последовала неизбежная катастрофа. В ночь на 26 апреля 1915 г. французский броненосный крейсер *Леон Гамбетта* (*Leon Gambetta*) шел, будучи в дозоре, в Отрантском проливе со скоростью в каких-нибудь 6,5 узла и без какой бы то ни было завесы из эскадренных миноносцев. В последующие периоды войны подобную цель можно было встретить только в мечтах командиров германских подводных лодок. Из окружавшей темноты вырвались две торпеды и поразили большой крейсер с ужасными результатами. Команда, оказавшаяся в темноте вследствие выхода из строя динамомашин, сохранила полное спокойствие. Все офицеры остались на корабле во главе с адмиралом Зенес и погибли вместе с кораблем, когда он исчез 10 минут спустя. Всего погибло 650 человек — тяжелая расплата за урок, уже полученный англичанами при гибели крейсеров предыдущею осенью. Атаковала лодка *V* (Трапп). В результате ее успеха большие французские корабли, сторожившие австро-венгерский флот, были отодвинуты к югу, а блокада возложена на эскадренные миноносцы.

Примерно через месяц после описанной катастрофы Италия примкнула к союзникам и освободила французов от большей части их тяжелой работы, но при условии поддержки итальянского флота британской эскадрой. Пришлось снять из-под Дарданелл 4 линейных корабля и 4 легких крейсера и послать их в Таранто (Taranto). В число них входил легкий крейсер *Дэблин* (*Dublin*), ставший следующей жертвой подводной лодки.

9 июня во время конвоирования каравана судов вдоль Черногорского побережья он был поражен у Сан-Джованни ди Мэдуа (San Giovanny di Medua) торпедой с лодки *IV* (Юстель), хотя и имелась завеса из эскадренных миноносцев. Несмотря на повреждения, он добрался обратно до порта. Атака была явным свидетельством растущего искусства адриатических подводных лодок. Мы уже рассказывали о том, как Херзинг 25 апреля вышел из Эмса в Средиземное море, и как он решил продолжать путь, несмотря на непригодность горючего, привезенного на транспорте *Марцала* (*Marzala*) в Рио-Коркубион (Испания). С середины апреля появились слухи о том, что неприятельские агенты секретным путем организуют базу для подводных лодок у Будрума в заливе Кос. К концу месяца слухи перешли в уверенность, что имеют место действительные приготовления для прибытия подводной лодки. Последняя тень сомнения исчезла, когда на рассвете 6 мая миноносец *№ 92* из состава Гибралтарского патруля встретил *U-21*, шедшую на ост. Подводная лодка выпустила по нему торпеду и затем погрузилась, чтобы избежать таранного удара. На следующий день, к югу от Картагены, Херзинг был замечен пароходом. Эти донесения вызвали сильную тревогу за безопасность больших кораблей у полуострова Галлиполи, и в нейтральных портах, главным образом греческих, было обещано крупное вознаграждение со стороны союзников за информацию об *U-21*. Между тем, Херзинг не вошел в восточный бассейн Средиземного моря, он повернул на север и взял курс на Каттаро, куда пришел 13 мая. Прежде чем итти к полуострову Галлиполи, его лодке пришлось зайти в Полу для ремонта.

Когда Италия стала воюющей стороной, австро-венгерское морское командование немедленно приняло меры к увеличению слабых подводных сил, находившихся в его распоряжении. Небольшие, но полезные подкрепления были быстро доставлены германскими верфями. Известно, что в октябре—ноябре 1914 г. адм. Тирпиц заказал на заводах Круппа и компании Везер 17 прибрежных лодок и 15 малых подводных заградителей. Из этих 32 германских лодок, 6 прибрежных лодок (*UB-1*, *UB-3*, *UB-7*, *UB-8*, *UB-14*, *UB-15*) и 4 минных заградителя (*UC-12*, *UC-13*, *UC-14*, *UC-15*) были посланы в разобранном виде по железной дороге в Полу, где они были собраны под германским наблюдением[1]. В течение 1915 г. в состав австро-венгерского флота вошло только 6 новых подводных лодок. Одна была трофейная—перестроенная французская *Кюри* (получившая номер *XIV*). Один или два боевых похода повидимому были совершены *UB-1* и *UB-15* под германским флагом, причем последняя лодка добилась больших успехов; но в течение лета обе эти германские лодки были окончательно переданы Австро-Венгрии и стали в ее флоте лодками *XI* и *X*. В течение осени были перевезены по частям по железной дороге из Бремена в Полу еще три малые лодки. Это были корабли германского типа „UB-I“. Лодки были быстро собраны, и „жестяные головастики“ вступили в строй под номерами *XV*, *XVI* и *XVII*.

Перед прибытием Херзинга в Полу три новые малые прибрежные лодки вышли для атаки союзных морских сил у Балканского полуострова, взяв с собой груз столь необходимого для турок снабжения. Одна из них,

---

[1] Впоследствии германская лодка *UB-8* была передана Болгарии.

UB-3 (Шмидт), донесла о себе, находясь милях в 80 от Смирны, а затем бесследно исчезла[1]; две другие—*UB-7* и *UB-8*—благополучно прибыли в Константинополь и затем действовали в Черном море против русских, базируясь на болгарский порт Варну.

Сам Херзинг вышел в Дарданеллы 20 мая, пройдя проливом Церипо и избежав минных заграждений. У Дедеагача он атаковал русский крейсер *Аскольд*, а затем 25-го вызвал ужас своим появлением среди британских кораблей у Галлиполи. Сначала он безуспешно атаковал линейные корабли *Суифтшэр* (*Swiftshur*) и *Венджэнс* (*Vengence*), затем, встретив у Габа-Тэпе *Трайумф* (*Triumph*), он выжидал 2 часа возможности выпустить торпеду. Торпеда сделала свое дело; линейный корабль медленно перевернулся и затонул в полчаса, причем погибло 75 чел. команды. *U-21*, всплывшая для наблюдения за результатами своего попадания, была энергично атакована, и Херзинг рассказывает, что он спасся, свернув на подорванный корабль и даже нырнул под него, пока тот медленно тонул. Он счел нужным пробыть в погруженном состоянии следующие 28 часов, после чего поднялся на поверхность для зарядки батарей. Затем сделал попытку найти *Аскольд*, но не нашел его. Так как линейных кораблей у Габа-Тепе не было видно, он пошел к югу в район мыса Хэллес. Здесь рано утром 27 мая он увидел *Маджестик* (*Majestic*). Корабль имел сети Булливана поставленными и был окружен сторожевыми судами и транспортами; тем не менее торпеда достигла цели, пройдя в интервале между окружающими кораблями, и через 7 минут старый корабль покоился на глубине 9 саж. (16,5 *м*) под водой. „Более удачный выстрел трудно было представить", писал покойный сэр Джолиан Корбетт[2]. Но Херзинг был ненасытен и крейсеровал вокруг еще двое суток, пока не узнал, что линейные корабли ушли к острову Мудрос. Затем он сделал остановку у турецкого побережья на один день, вернулся к Дарданеллам и, не найдя объектов для нападения, 1 июня вошел в пролив. При входе он попал в страшный водоворот, выдержал отчаянную борьбу, чтобы выбраться из него, и 5 июня, имея в запасе полтонны топлива, пришел в Константинополь, где был встречен с неописуемым восторгом. Свою трудную задачу Херзинг выполнил с честью. Он облегчил положение турок и подбодрил их. Как палладин, закованный в сталь, он поразил на их глазах двух больших морских драконов, извергавших смерть на турецкие войска. Вид гибнувших чудовищ мог только вызвать уныние среди британских войск, цеплявшихся за доставшийся им с таким трудом краешек полуострова.

Оставим *U-21*, выполнившую свою миссию, и вернемся в Адриатику. 10 июня, на другой день после атаки на *Дэблин*, только что законченная сборкой *UB-15* (Хеймбург) вышла в свой первый поход и сразу добилась неожиданного успеха. У Венеции Хеймбург заметил итальянскую подводную лодку *Медуза* (*Medusa*) в надводном положении и быстро выпустил в нее торпеду. Когда торпеда вышла из носового аппарата, германская „швейная машина" сделала дикий прыжок, ее нос поднялся, и команде пришлось перейти в носовую часть, чтобы восстановить диф-

---

[1] Британский отчет (1919 г.) указывает, что она погибла у Фландрии 24 апреля 1916 г., что неверно.

[2] *Корбетт*, Операции английского флота в мировую войну, т. III, стр. 34.

ферентовку. Затем *UB-15* всплыла на поверхность и спасла полдюжины итальянцев [1].

Другим военным кораблем, уничтоженным *UB-15*, был итальянский броненосный крейсер *Амальфи* (*Amalfi*), входивший в состав эскадры крейсеров, посланных для защиты Венеции от набегов с моря. 7 июля во время операции поддержки легких сил в Венецианском заливе *Амальфи* был поражен торпедой и затонул с 72 человеками команды. Очень скоро был нанесен еще удар. 18 июля во время обстрела итальянской эскадрой железной дороги у Рагузы *Джузеппе Гарибальди* (*Giuseppe Garibaldi*) был поражен торпедой с лодки *IV* (Юстель), и таким образом еще один большой союзный крейсер был пущен ко дну. Еще раз успех был достигнут австрийскими лодками 5 августа, когда лодка *V* (Шлоссер?) подстерегла итальянскую подводную лодку *Нереиде* (*Nereide*), лежавшую в дрейфе в надводном положении и выгружавшую запасы для небольшого гарнизона на Пелагозе—острове, временно занятом итальянцами 11 июля.

Затем, наконец, счастье переменилось. 1 июля французский самолет донес, что он забросал бомбами и повредил подводную лодку *XI* (Фернланд), но это сообщение не подкреплено никакими доказательствами. Первая австрийская подводная лодка погибла 8 августа [2], когда уайтхедовская лодка *XII* (Лерх) взорвалась на минном поле, поставленном для защиты Венеции после катастрофы с *Амальфи*. Пятью днями позже французский эскадренный миноносец *Биссон* (*Bisson*) забросал бомбами и потопил лодку *III* (Стрнад) у Черногорского побережья [3]. После этих неудач активность подводных лодок, действовавших в Адриатике, ослабела.

В Константинополе была сформирована полуфлотилия, состоявшая из *U-21*, *UB-7* и *UB-8*, *UC-14* и *UC-15*. Из этих 5 лодок *UB-7* (Вернер) действовала в Черном море, где потопила несколько судов, из которых следует упомянуть британский пароход *Патагония* (*Patagonia*) (6 011 *т*), потопленный у Одессы 15 сентября. 27 октября она атаковала также русский линейный корабль *Пантелеймон* у Варны. *UB-8* была передана Болгарии. *UC-15* на походе из Адриатики провела тревожную неделю в заливе Кос, ремонтируясь вследствие поломки, прежде чем смогла укрыться в Дарданеллах. К Херзингу в течение лета присоединилась *UB-14* и *UC-13*; эти 3 лодки действовали и в Эгейском и в Черном морях.

Константинопольская группа понесла первую потерю в последних числах ноября. *UC-13* (Кирхнер), настигнутая русскими эскадренными миноносцами с разряженной батареей, выбросилась на берег у мыса Кефкен и была взорвана своей командой [4]. Оставшийся минный загради-

---

[1] Вероятно малый итальянский миноносец *5PN*, потопленный 26 июня, тоже пал жертвой этой лодки.

[2] Дата точно не установлена. Некоторые сведения указывают 9-е и 11-е. Но отчет, специально составленный Военным архивом в Вене, датирует гибель 8-м числом.

[3] Говорили также, что она была таранена итальянским крейсером (или вспомогательным крейсером) 11-го, а на следующий день (12-го) застигнута на поверхности *Биссоном* и потоплена. Отчет архива (Вена, 1930 г.) датирует гибель *III* 13 августа; „Patrouille à la mer“ (написанный одним из офицеров *Биссона*) подтверждает, что эта дата верна.

[4] Дата указывается различно: а) 29. 11. 15 (*Михельсен* и Taschenbuch der Kriegsflotten, 1922), б) 24. 11. 15 (сообщения печати), в) 24. 11. 15 (*Гайер*).

тель *UC-12* доставлял военное имущество, деньги и германских агентов на Североафриканский берег, чтобы поднять восстание среди племени Сенусси против Англии в Египте и против Италии в Триполитании и Киренаике, хотя Италия не находилась в состоянии войны с Германией.

Во время своих экспедиций в восточную часть Средиземного моря Херзинг иногда заходил в Бейрут и Триполи. Он вышел из Дарданелл 4 июля и потопил у Галлипольского полуострова порожний французский транспорт *Картаж* (*Carthage*) (5 601 *т*). Погружаясь, чтобы уйти от патрулей, его лодка чуть не погибла от взорвавшейся поблизости мины заграждения. 29 августа Херзинг вышел в следующее крейсерство и 18 сентября произвел вторую атаку на линейный корабль *Суифтшэр*, но опять безуспешно. 26-го, увидев, что обратный путь прегражден минными полями, он пошел в Полу, где *U-21* простояла в ремонте до 22 января 1916 г. Однако его работу продолжал Хеймбург на *UB-14*. Этой лодке удалось по пути в Константинополь (13 августа) потопить первый из многих военных транспортов, потерянных союзниками. Ее жертвой был *Роял Эдуард* (*Royal Edward*) (11 117 *т*), шедший с 31 офицером и 1 335 солдатами из Александрии на Мудрос. Торпеда была выпущена с 1 600 *м* и попала ему в корму, причинив такие разрушения, что он быстро затонул, после того как нос поднялся над водой, причем погибло 866 человек. Атака была произведена около Будрума, куда лодка и укрылась, поджидая проходящие суда. Ее терпение было вознаграждено 2 сентября, когда она подобным же образом подстерегала транспорт *Саутлэнд* (*Southland*) (11 899 *т*) у острова Страти (Strati). В результате торпедной атаки погибло 40 чел.; но судно не затонуло и было доставлено на Мудрос, после того как войска были пересажены на госпитальное судно *Ньюрелия* (*Neuralia*).

Спорадические атаки на союзнические коммуникации вскоре приняли значительно более серьезный характер. 4 августа *U-34* (Рюкер) и *U-35* (Копхамель) вышли из отечественных портов в долгий путь в Каттаро, и вскоре, 27—28 августа, за ними последовали *U-33* (Гансер) и *U-39* (Форстманн). Пятая лодка из этих знаменитых „тридцатых“—*U-38* (М. Валентинер)—присоединилась к своим собратьям в ноябре. Первые две пришли в Каттаро 23 августа и после необходимых починок вышли в море для действий против торговых судов в районе вокруг Крита. Они потопили 5 судов, в том числе французский вспомогательный крейсер *Эндиен* (*Indien*) 8 сентября и индийский транспорт с войсками *Рамазан* (*Ramazan*) (3 477 *т*), который был обстрелян и потоплен 19-го, причем погибло 305 солдат и 1 матрос. После этого набега обе лодки доставляли военное снаряжение племени Сенусси.

Вслед за ними пришли *U-33* и *U-39*. У Гибралтара они были замечены миноносцем *№ 95* Гибралтарского патруля, и *U-33* была им обстреляна. Избавившись от преследователей, новые пришельцы, идя на восток к месту своего назначения, приступили к уничтожению судов у Алжирского побережья. Организованные действия против торговых судов начались только в конце сентября, и восточные воды Средиземного моря были избраны, вероятно, как самый выгодный район операций. С 28 сентября по 11 октября было потоплено не менее 18 судов, в том числе 2 сентября транспорт с боевыми припасами *Эребиен* (*Arabian*) (2 744 *т*); было атаковано еще много других судов, в том числе громадный пароход линии Уайт Стар *Олимпик* (*Olimpic*) (46 359 *т*), везший

5 500 солдат. Поскольку все эти потери были понесены в зоне, охранявшейся французским флотом, из Адриатики была направлена туда флотилия французских эскадренных миноносцев. Кроме этого, для усиления патрулей в Эгейское море была послана британская подводная лодка *H-2* для работы в качестве ловушки. Некоторые транспорты, проходившие через опасный район, были также вооружены 12-фунтовыми (*76-мм*) пушками.

Наступило затишье, продолжавшееся более 10 дней. За этот период задачи союзного командования еще осложнились как вследствие объявления войны Болгарией 15 октября, так и ввиду высадки крупных англо-французских сил в Салониках. Такие цели, как транспорты с войсками и грузами, противник вряд ли мог пропустить беспрепятственно. Сюда была привлечена *U-35* (Копхамель). 23-го он наткнулся в Салоникском заливе на воинский транспорт *Маркет* (*Marquette*) (7 057 *т*) с 646 офицерами, сестрами и рядовыми и 541 животным, шедший из Египта, и потопил его торпедой; всего погибло 10 сестер, 128 солдат и 29 человек команды. Нанеся свой удар, Копхамель пошел прямо в Ксеросский залив, где получил распоряжение итти в Будрум, чтобы взять турецкую миссию и снаряжение для переброски их в Бардию на северо-африканское побережье. Он принял на борт 10 германских и турецких офицеров и 1 ноября вышел в море с двумя шхунами на буксире. Благополучно переправив груз снаряжения и высадив миссию три дня спустя, Копхамель на следующее утро (5 ноября) встретил вооруженный десантный пароход *Тара* (*Tara*), входивший в порт Соллум для своего ежедневного посещения угрожаемого гарнизона. Он быстро подорвал торпедой ничего не подозревавший британский патрульный корабль и, захватив 70 человек команды, успевших сесть в шлюпки, отбуксировал их своей лодкой в Бардию, находившуюся в то время во владении враждебных Сенусси, и передал их турецкому коменданту. Копхамель вернулся в Соллум, где встретил две египетские канонерские лодки береговой обороны: одну—*Аббас*—он потопил, другую же—*Абдул Монеим*—повредил. Днем позже *U-35*, видимо, потопила у Крита транспорт с лошадьми *Мурина* (*Moorina*) (4 944 *т*). По возвращении Копхамель получил распоряжение вступить в командование германской подводной базой в Поле. Он сдал *U-35* одному из офицеров штаба адм. Поль—тому, кому было суждено стать „асом из асов“ германского подводного флота, а именно Лотарю Арно де ля Перьер (Arnauld de la Perrière). После окончательного сформирования адриатической флотилии Пола и Фиуме стали базами для периодического ремонта; укрепленный и окруженный сушей Далматский порт Каттаро, с его глубокими водами, вполне отвечал всем требованиям как оперативная база[1]. В период активности *U-35*, у Крита снова появилась *U-39*; вскоре ее сменила *U-34*. После этого *U-33* действовала самостоятельно у Мальты. Всего течение ноября было потоплено 40 судов, а 12 были атакованы, но спаслись. *U-33* считала, что во время своего крейсерства (с 15 ноября по 1 декабря) она уничтожила 14 судов. В числе ее жертв был *Клан Маклэд* (*Clan Macleod*) (4 796 *т*). В течение двух часов этот пароход уходил от своего преследователя. Когда его капитан сдался, Ганссер

---

[1] Австро-венгерские лодки базировались главным образом на Полу и залив Каттаро, но пользовались также Триестом и Себенико.

открыл огонь по команде, садившейся в шлюпки, убил 12 чел. и ранил много других. Так как в этот ранний период союзные морские силы и патрули не могли обеспечивать суда конвоирами, то единственным средством, имевшимся под руками, было вооружение наиболее ценных судов.

Первым признаком прибытия в Средиземное море *U-38* была атака на воинский транспорт *Мершэн* (*Mercian*) (6 305 *т*) между Гибралтаром и Альбораном 4 ноября. Когда снаряды начали падать вокруг судна и на его палубу, возникла паника. Идя зигзагообразным курсом, капитан ухитрился избежать большинства попаданий, но так как радиотелеграф был сбит, он не смог вызвать помощь. Когда наконец его сменил у штурвала один из солдат, он привел в действие пулемет и отогнал *U-38*. Его храбрая оборона продолжалась около часа. 23 человека на судне было убито, 31 погиб при попытке спустить без разрешения две шлюпки. Более грозная судьба постигла 3 ноября французский транспорт *Кальвадос* (1 658 *т*) в нескольких милях от Орана (*Oran*). Он имел на борту целый батальон, но, не будучи снабжен радиотелеграфом, не мог вызвать себе помощь, и при его потоплении погибло 740 человек.

Продолжая свой путь вдоль Алжирского побережья, М. Валентинер потопил несколько других судов; этот командир подводной лодки опозорил себя, первым совершив в водах Средиземного моря обдуманно жестокий поступок, после которого его имя появилось в списке „военных преступников". 7 ноября он потопил порожний французский транспорт *Франс IV* (4 025 *т*) у Сардинии, а затем встретился с итальянским пароходом *Анкона* (*Ancona*) (8 210 *т*). Подняв австрийский флаг, он открыл огонь по пассажирам и команде, садившимся в шлюпки; в результате этой бесцельно бесчеловечной атаки погибло 208 человек. Затем М. Валентинер прибыл в Каттаро, потопив за свой поход 14 судов. Шесть дней спустя был потоплен другой итальянский пароход *Босния* (*Bosnia*) (2 561 *т*), причем погибло 12 человек. Так как Берлин обещал Вашингтону, что пассажирские пароходы, не предпринимающие враждебных действий, будут щадиться, то Австрию, хотя она и была невинна, заставили принять осуждение на себя и тем покрыть вероломство своего союзника.

Незадолго до того константинопольские лодки достигли еще одного успеха. 2 ноября, пока лодка *UB-14* находилась в ремонте, ее командиру Хеймбургу сообщили, что французская подводная лодка *Тюркуаз*, севшая на мель в Мраморном море, захвачена неповрежденной; далее, что найденные на ней документы показывают, что 5 ноября она должна иметь рандеву с британской лодкой *E-20* около Родосто. Ценой больших усилий лодка была приготовлена к походу в 24 часа и вместо французской лодки на встречу с *E-20* пошла *UB-14*. Британская лодка в надводном положении ожидала своего союзника. В нее была выпущена торпеда, которая и взорвала ее; с погибающего корабля удалось спасти только 9 человек.

Числа до 10 декабря наступило затишье, которое было нарушено целым рядом нападений, продолжавшихся до 4 января. 9 декабря М. Валентинер на *U-38* вышел из Каттаро, ведя на буксире маленькую *UC-12*, груженную военными материалами для Сенусси. Выполнив эту задачу, он совершил ряд посещений, заходя в Яффу, Бейрут и Александретту, в каковых портах был встречен с энтузиазмом. Затем он обратил свое

внимание на судоходство и с 27 декабря по 4 января потопил 5 британских и много союзнических пароходов, причем погибло более 500 человек. Свободный от каких-либо рыцарских или гуманных чувств, он 30-го не постеснялся взорвать без предупреждения пароход линии Пенинсюлэр энд Ориенталь *Персия* (*Persia*) (7 974 *т*) в 70 милях к югу от Крита. Котлы парохода взорвались, и он затонул, как камень, причем погибло 334 человека.

Затем он уничтожил в тот же день *Клан Макфарлен* (*Clan Makfarlan*) (4 823 *т*), причем погибло 52 человека команды; 1 января — *Гленджайл* (*Glengyle*) (9 395 *т*) с 10 людьми; 4 января — *Кокэ* (*Coquet*) (4 396 *т*) с 17 жертвами; большой японский пароход *Ясака Мару* (10 932 *т*) и французский пароход *Виль де ля Сиота* (*Ville de la Ciotat*) (6 390 *т*), на котором погибло 29 человек.

2 января в заливе Мармарис он принял для перевозки в Африку новую партию военных материалов и новую турецкую миссию. Однако бдительность патруля у берегов Триполи помешала ему выполнить это предприятие, и 10 января он прибыл обратно в Каттаро.

После грубого нарушения М. Валентинером германского обязательства щадить пассажирские суда Вашингтон совершенно естественно послал протест, составленный в энергичных выражениях; но Берлин с бесстыдной наглостью отрицал ответственность за это дело кого-либо из своих командиров. Однако Австрия наотрез отказалась вновь изображать из себя козла отпущения, поскольку она решительно возражала против столь диких методов. Позднее, когда во время неограниченной подводной войны в 1917 г. начались потопления госпитальных судов, германским подводным лодкам было категорически запрещено пользоваться австрийским флагом.

Посылая подводные лодки в Средиземное море, германское командование надеялось избежать всяких „инцидентов", которые могли возбудить негодование Америки. Эти надежды были обмануты поведением М. Валентинера. В результате его беззаконных действий командиры германских подводных лодок получили распоряжение соблюдать на этом театре правила призовой войны, давая пассажирам и командам время сесть в шлюпки перед потоплением судна. За немногим исключением, эти правила соблюдались до 1917 г. Так закончился 1915 год в Средиземном море. В течение осени полдюжиной подводных лодок было уничтожено 54 британских и 38 союзнических и нейтральных судов. Это было самым недвусмысленным предупреждением о грядущих трудностях. Проблема защиты торговли в Средиземном море представляла особую трудность; союзники отнюдь не внесли ясности в эту задачу, но еще осложнили ее, разделив все море по искусственной системе „зон", наподобие мозаики [1].

Хотя такое разделение командования было крайне неудовлетворительным с военной точки зрения, оно было в то время единственным возможным решением запутанной политической проблемы. Британия сражалась в союзе с двумя великими средиземноморскими державами; ей

---

[1] Итальянцы были ответственны за Адриатику, западное побережье Италии и воды вдоль берегов Триполи; французы контролировали западную часть Средиземного моря, побережье Туниса, Ионическое море и Сирийское побережье; британским силам был отведен район к востоку от Гибралтара, Эгейское море и средняя часть Средиземного моря в восточном направлении до Порт-Саида.

приходилось проявлять сдержанность и считаться с претензиями союзников на участие в управлении морской кампанией. Франция и Италия совместно и очень энергично возражали против идеи, что они, два великих латинских государства „латинского моря", могут позволить своим флотам находиться в подчинении какой бы то ни было системы единого командования, в которой Британия была бы главной направляющей силой. Через Средиземное море проходили коммуникационные линии, насущно необходимые всем трем союзникам, и каждый, естественно, считал свои интересы во всех отношениях более важными, чем двух других. Из этого конфликта требований возник метод порайонного контроля. Долго этот способ со всеми присущими ему отрицательными свойствами и трудностями использовался для урегулирования отношений союзников. Но до тех пор, пока господствовала система раздельного командования, единая, общая и согласованная система защиты торговли была недостижима.

Противолодочные мероприятия почти не существовали. С одной стороны, британское мнение склонялось к установлению „маршрутов" и патрулей; с другой стороны, французы предпочитали систематический поиск баз. Более важные транспорты были вооружены артиллерией для отражения надводных атак подводных лодок, но для обеспечения защиты от торпед ничего практически осуществимого не было придумано. Было подсчитано, что для патрулирования на длинных судоходных линиях с какой-нибудь надеждой на успех было необходимо иметь по крайней мере 40 эскадренных миноносцев и 280 траулеров. Все складывалось в пользу подводных лодок. Многочисленны были проливы и каналы, в которые стекалась морская торговля, и германским подводным лодкам оставалось только посещать эти узловые точки, чтобы найти желаемые цели. С востока на запад, с запада на восток непрерывно двигались транспорты и суда со снабжением между Гибралтаром и Галлиполи, Салониками и Египтом. Не менее оживленным было движение и поперек Средиземного моря: Италия настоятельно нуждалась в импорте необходимого для жизни. Все эти факторы в связи с атмосферными условиями делали задачу германских лодок очень легкой. Нет ничего удивительного в том, что командиры германских лодок домогались посылки в Средиземное море. Предстояла долгая и ожесточенная борьба, прежде чем удалось побороть и отразить угрозу.

ГЛАВА IV

ВОЙНА ОГРАНИЧЕНИЙ И ПЕРЕДЫШКА

(Январь — май 1916 г.)

В октябре 1915 г. Болгария связала свою судьбу с центральными державами. По мнению ген. Фалькенгайна (начальника германского генерального штаба) наступило время для возобновления подводной войны вокруг Британских островов. Эта война незадолго до того была прекращена вследствие протестов Америки. Главный довод Фалькенгайна заключался в том, что на невоюющие страны выступление Болгарии произведет такое впечатление, что они не решатся выйти из состо-

яния нейтралитета [1]. Следующим событием было опубликование 5 ноября ноты из Вашингтона, касающейся политики блокады, проводимой союзниками; эту ноту Германия истолковала, как поворот американского мнения в свою сторону [2]; стало наблюдаться заметное ослабление ограничений, установленных для подводной войны. На совещании германских морских и военных командующих в декабре положение было основательно обсуждено, и Хольцендорф (начальник мор. ген. штаба) выдвинул предложение о возобновлении торговой войны. Указав, что британские фрахты увеличились в десять раз, он заявил, что, как подсчитано, в настоящее время подводные лодки могут занять и удерживать четыре или пять боевых позиций вокруг Британских островов, уничтожая по 480 000 *т* в месяц. Было подсчитано, принимая среднюю цифру тоннажа, уничтожаемого в Средиземном море, в 125 000 *т* и дальнейшие потери союзников от мин в 26 640 *т*, что тоннаж противника будет уменьшаться ежемесячно на 631 000 *т*.

Поскольку результат этих потерь стал бы нарастать, Хольцендорф, под давлением имперского канцлера, высказал свое мнение, что Англия будет побеждена в течение шести месяцев после начала этих операций. Тирпиц всецело стоял за решительные действия. Все потери до тех пор пополнялись; подводный флот настолько усилился, что можно было вести кампанию достаточно энергично, чтобы она решающим образом отозвалась на всей обстановке на суше и на море. Но канцлер остался неубежденным.

18 января Вашингтоном была послана союзникам новая нота, в которой признавалась легальность подводной войны против морской торговли, при условии, чтобы подводные лодки останавливали суда и чтобы находящиеся на борту имели возможность покинуть судно, прежде чем оно будет уничтожено. Далее указывалось, что, сопротивляясь нападению, суда становятся в положение, когда их уничтожение может быть оправдано. Самым же важным было указание на то, что *оборонительно вооруженные торговые суда могли рассматриваться как вооруженные торговые суда* (armed merchant cruisers) *или как вспомогательные крейсера* (auxiliary cruisers).

Дело в том, что в октябре 1915 г. британское адмиралтейство издало капитанам вооруженных торговых судов инструкцию, указывавшую, что огонь может открываться только в случае нападения на их суда, притом только комендорами по приказанию капитана, что они не должны вмешиваться в действия других судов, что при открытии огня подлинный флаг должен быть поднят и что огонь не должен открываться или вестись судном, которое остановилось, спустило свой флаг или показало намерение сдаться. Подводным лодкам не должна была даваться возможность приближаться. Наконец, указывалось, что, если будет замечено судно, терпящее бедствие, и около него будет находиться подводная лодка, нельзя открывать огонь по подводной лодке до тех пор, пока обнаружившее судно само не будет атаковано.

В результате установки оборонительного вооружения на торговых судах подводным лодкам пришлось отказаться от использования артил-

---

[1] *Scheer,* Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (*Шеер,* Флот Открытого моря) стр. 246.

[2] U. S. N. I. Proceedings, апрель 1926 г., стр. 637.

лерии и перейти к осуществлению подводных атак торпедами. С применением последнего более сильно действующего оружия создавалась соответствующая опасность прямого потопления нейтральных судов, в том числе и американских.

Впечатление, которое могла создать подобная нота, было очевидно. Берлин счел ее за выступление, предназначенное ослабить тиски британской блокады. Канцлер отстаивал необходимость отложить начало неограниченной подводной войны до 1 апреля; но, вследствие отклонения германских мирных предложений, 11 февраля командирам подводных лодок было дано разрешение с 21 февраля обходиться с вооруженными торговыми судами, как с военными, с условием, что перед атакой должно быть установлено наличие на судне пушек.

Главнокомандующий Флотом Открытого моря адм. Поль скончался 5 февраля, и был замещен адм. Шеер. Последний имел в своем непосредственном подчинении около половины подводных лодок и ясно сознавал бесплодность этих ограниченных оговорками приказов. Если подводная лодка сблизилась в надводном положении на достаточно близкую дистанцию, чтобы обнаружить артиллерию, она подвергалась бы опасности немедленного уничтожения, если бы осматриваемое судно оказалось ловушкой. Шеер рассказывает [1], что 23 февраля кайзер совершенно согласился с ним, но считал, что не настало еще время рисковать вооруженным выступлением Америки. Морской генеральный штаб соглашался, что военная обстановка не такова, чтобы оправдать столь крайние мероприятия.

Итак, в водах вблизи Британских островов 1916 год начался спокойно. В Северном море мы находим *U-70* (Вюнше, бывший командир *U-25*), конвоирующую блокадопрорыватель (blockade-runner) *Мари*, который направлялся в германскую Восточную Африку. В то же время *U-32* была послана в бесплодной попытке атаковать британскую подводную лодку *H-6*, выбросившуюся на берег у Схирмонникоога. Переделанная в минный заградитель подводная лодка *U-44* совершила еще один поход и поставила поле у Бляйта (Blyth) и Тийз-Маута (Tees Mouth); кстати это было первое минное поле, поставленное подводной лодкой к северу от реки Хэмбер. Подвергшись погоне нескольких миноносцев, она донесла о потоплении одного из них [2]. *U-70* сопровождала вспомогательный крейсер *Грейф* (*Greif*), когда этот замаскированный капер производил свой несчастный набег через Северное море 29 февраля, во время которого он потопил вспомогательный крейсер *Алькантара* (*Alcantara*) и сам был потоплен им. В то время как в Северном море лодки были ограничены в своих действиях, фландрские лодки продолжали свою заградительную работу без перерыва. Было нанесено много потерь, и в числе их значится легкий крейсер *Аретьюза* (*Arethusa*), потопленный 11 февраля. Возвращаясь после набега германских эскадренных миноносцев на шлюпы, траливших мины у Доггер-Банки, он коснулся мин у Норт Кэтлер (Horth Cutler), выбросился на берег и погиб 27 февраля. Пароход компании Пенинсюлэр энд Ориенталь *Малоджа* (*Maloja*) в 12 431 *т* взорвался на минах у Дувра с пото-

---

[1] *Scheer,* Deutschlands Hochseeflotte im Weltkriege (*Шеер,* Флот Открытого моря), стр. 110.

[2] 28 января миноносец *№ 13* погиб при столкновении.

рей 122 чел.; подобным же образом были потеряны эскадренный миноносец *Кокетт* (*Coquette*) и миноносец № *11* 7 марта в Северном море; двумя днями позже пошел ко дну вооруженный пароход *Фовет* (*Fauvette*) у восточного побережья Англии. Много других судов погибло также на минах заграждения.

В феврале началось вступление в строй второй и увеличенной серии „подводных лодок прибрежного действия" (Unterseeboote für Küstengewässer). Разбитые на две группы, входившие в них лодки были занумерованы *UB-18—UB-29* и *UB-30—UB-47;* лодки последней группы были немного длиннее, чем предшествовавшая дюжина. Штейнбринк был переведен с *UB-10* на *UB-18*. В ночь на 26-е он прошел через Дуврский пролив и потопил 2 французских тральщика [1] у Гавра, вероятно *О-Ревуар* (*Au-Revoir*) (в 1 058 *т*) и *Иль Шанзе* (*Iles Chanzey*). Еще 2 парохода — *Харматрис* (*Harmatris*) (6 387 *т*) и французский *Луизиан* (*Louisiane*) (5 109 *т*) — были уничтожены у Булони и Гавра, соответственно 8 и 9 марта.

В течение первых недель 1916 г. германское морское командование непрерывно старалось провести возобновление подводной войны. 4 марта кайзер дал свое согласие на начало с 1 апреля неограниченной войны, после чего правительству Соединенных штатов должно было быть сделано заявление в объяснение и оправдание этого шага. Общая обстановка казалась удовлетворительной. Болгария вторглась в Сербию; Австрия сдерживала Италию, Турция сковывала русских у Эрзерума. Между тем в Ираке неудача британцев в Кут-Эль-Амара ослабила угрозу Багдаду; Египту угрожали, с одной стороны, Сенусси, а с другой — турецкая сирийская армия; в Ирландии шло сильное брожение.

Конечно приходилось считаться с союзной блокадой, однако ее эффект не был еще очень тяжел. Блокада была своего рода параличом, медленно распространявшимся по телу экономики, но должно было пройти еще много времени, прежде чем германская „воля к победе" была бы подорвана этой болезнью.

Англии можно было угрожать беспощадным нападением на ее морскую торговлю. Нейтральные страны, запуганные и подвергнутые опасности, воздержались бы от торгового обмена с нею. На риск конфликта с США можно было пойти. Правда, признавали, что она вполне может выдержать десять лет войны, и что ее вступление в войну очень подбодрит союзников. Но, как указывали сторонники неограниченной подводной войны, задачей дипломатов было удержать Америку от выступления. Если Соединенные штаты будут попрежнему занимать дружественную позицию, можно будет сделать уступки, при том условии, что на Англию будет произведено такое давление, которое позволит нейтральным возобновить торговлю с Германией. Ясно понимали, что вмешательство США затянет войну; но в то же время считали, что будут достигнуты такие успехи, которые более чем уравновесят эту опасность [2].

---

[1] Согласно „Списку потерь французского флота", составленному Анри ле Массон и опубликованному в журнале „The Navy", Лондон, январь 1930, *О-Ревуар* был потоплен торпедой 27 февраля 1916 г. Список не упоминает о потоплении второго корабля вроде *Иль Шанзе*.

[2] *Scheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkriege (*Шеер*, Флот Открытого моря), стр. 240.

При таких обстоятельствах кайзер 6 марта отменил первоначальное решение в пользу неограниченной войны в строго определенных районах, с изъятием для госпитальных судов. Новое колебание пришло слишком поздно, приказания подводным лодкам уже были посланы и не могли быть аннулированы. Тирпица опять не спросили его мнения, и он подал в отставку [1].

Первые жертвы кампании 1916 г. из состава торгового флота уже были налицо.

4 марта пароход *Тьютониэн* (*Teutonian*) (4 824 *т*) был подорван торпедой и затонул в 36 милях на *SWtW* от Фастнэта. 16 марта большой голландский пассажирский пароход *Тубантия* (*Tubantia*) (13 911 *т*), шедший в Буэнос-Айрэс и зашедший в Дувр за почтой, был подорван торпедой и через 3 часа затонул у отмели Норт-Хиндер. Были сведения, что он вез германские слитки золота, спрятанные в головках сыра и предназначенные для германских банков за границей; командир германской подводной лодки, не будучи предупрежден об этом грузе, по игре случая уничтожил германские ценности. Несколько дней спустя был также потоплен голландский пароход *Палембанг* (*Palembang*) (6 674 *т*).

Неизмеримо более серьезной по дальнейшим последствиям была атака 24 марта на пассажирский пароход *Сэссэкс* (*Sussex*) (1 313 *т*), поддерживавший сообщение через Английский канал. На нем было 380 пассажиров, в том числе много американцев; торпеда с *UB-29* (Пусткухен), взорвавшись под его корпусом, убила 50 человек. Однако пароход не затонул, а был отбуксирован в Булонь, где осколки торпеды были найдены в одной из спасательных шлюпок. При наличии этой бесспорной улики германским апологетам пришлось отказаться от выдвинутого ими в начале оправдания, будто причиной несчастья была мина заграждения, как от не выдерживавшего критики. Пусткухен говорил, что он ошибся, приняв пароход за транспорт с войсками, вследствие замеченной на палубе толпы людей, или за шлюп типа *Эрэбис* (*Arabis*). О результатах этого „инцидента“ будет еще рассказано ниже.

В тот момент, когда кайзер отсрочил начало неограниченной подводной войны, подводные лодки уже были высланы попарно в западные воды. *U-22* (Хоппе) и *U-32* (Шпигель) получили распоряжение донести об условиях ведения операций против вооруженных торговых судов (armed merchant-men); они вернулись 18 мая и донесли о потоплении 35 000 *т*. На долю Хоппе пришлось 4 неприятельских парохода и 20 нейтральных судов всего тоннажем в 20 000 *т*; 2 пассажирских парохода он пропустил, не причинив им вреда. На обеих лодках обнаружились неисправности, принудившие их вернуться. В отличие от обычной задачи по уничтожению торговли, 12 лодок было выделено 5 марта на поддержку воздушного налета на Англию, имевшего довольно незначительный успех. 25-го *U-69* получила приказание атаковать британские силы, появившиеся у Сильта для поддержки воздушного налета на базу дирижаблей в Тондерне (Tondern). Не будучи в состоянии выйти на дистанцию атаки, *U-69* успеха не имела. *U-74*—одна из лодок нового типа больших минных заградителей — поставила поле между Сент-Эббс Хэд и островом Мэй (May) в виде подготовки к предполагавшимся операциям флота. Однако эта операция была отставлена ввиду неблагоприятной погоды. Прежде чем мины были обнаружены и вытралены, на этом поле взорвался пароход *Саббия* (*Sabbia*) (2 802 *т*).

Несмотря на ничтожность результатов, достигнутых *U-22* и *U-32*, другие лодки вышли в погоню за добычей. На долю *U-70* выпало потопление каких-нибудь 6 200 *т* в Ирландском канале; но *U-28*, сопутствуемая большей удачей, потопила с 26 марта по 1 апреля 17 700 *т*.

[1] Он был заменен адм. ф. Капелле.

Действовавшие в Северном канале *U-43* (Юрст) и *U-44* (Вагенфюр) претендовали на потопление 29 500 *т*. Утром 23-го *U-44* пропустила мимо на расстоянии 100 *м* *Мавританию* (*Mauritania*), не тронув ее, хотя все 4 аппарата *U-44* были готовы для стрельбы.

В числе уничтоженных судов были *Инглишмэн* (*Englishman*) (5 257 *т*), потопленный 24 марта в 30 милях на *NO* от Мэлин Хэд (Malin Head) с 10 жертвами, *Рио Тиесте* (*Rio Tieste*) (7 464 *т*), потопленный 4 дня спустя в 140 милях к *W* от Уэссана (*Ushant*), и пассажирский пароход линии Холт *Эхиллес* (*Achilles*) (7 043 *т*), потопленный 31-го в 90 милях на *WNW* от Уэссана с 5 жертвами из состава команды.

На юго-западных подходах появилась *U-68* (Гюнтцель). Выйдя из р. Эмс 16 марта, она на 6-й день плавания встретилась с судном-ловушкой *Фарнборо* (*Farnborough*) (*Q-5*). Еще с октября это судно-ловушка крейсеровала в поисках подводных лодок; теперь оно было вознаграждено за томительные месяцы ожидания. *U-68* произвела выстрел под нос парохода и тем самым заставила его остановиться. Команда по всем видимым признакам торопилась покинуть судно и сесть в шлюпки; механик, повидимому, стравливал пар. Однако Гюнтцель в нетерпении сблизился до 700 *м*, чтобы ускорить ход событий. Внезапно по ветру развернулся военный флаг, щиты откинулись, и обнаружившиеся пушки начали осыпать попавшегося корсара снарядами. Когда *U-68* погрузилась, командир ловушки Гордон Кембл прошел по этому месту и сбросил глубинные бомбы. Нос раненой лодки показался из воды; в нее было выпущено еще 5 снарядов, после чего она окончательно исчезла.

Весенняя кампания против торговли продолжалась с переменным успехом. С 5 по 10 апреля *U-66* уничтожила 20 000 *т*; с 15 по 20 апреля *U-69* потопила, судя по ее донесениям, 21 000 *т*; *U-19* (Р. Вейсбах) после длительного ремонта и смены двигателей уничтожила 19 000 *т*. Ее главной задачей в этот период была высадка 20 апреля в бухте Трэли (Tralee) сэра Роджера Кезмент. Повреждение руля погружения помешало сделанной раньше попытке *U-20* (Швигер) высадить ирландских эмиссаров. *U-22* (Хоппе) утопила 11 000 *т* в Ирландском канале и чуть не была протаранена крейсером у Белфаста. Эта лодка была очень ненадежна для плавания и трудно управлялась в подводном положении. Ее командир пережил жуткие минуты, когда показавшийся из мглы крейсер принудил его спешно уйти под воду. Все время опускаясь, сперва с приподнятым кверху носом, затем кормой, *U-22* погрузилась до 200 фут. (61 *м*); сквозь швы стала просачиваться вода; начал выделяться хлорный газ, но прочный корпус все же выдержал громадное давление. Единственным выходом было продуть систерны высоким давлением. Вначале лодка слабо реагировала на эту крутую меру. Затем движение стрелки по циферблату манометра стало постепенно замедляться и постепенно остановилось. Уход на глубину был задержан. *U-22* начала всплывать все быстрее и быстрее; под конец скорость всплытия стала столь большой, что лодка вышла из управления и вырвалась на поверхность. Крейсер находился поблизости, но совершенно не заметил подводной лодки при ее появлении, подобно ракете, из глубины на поверхность. *U-22* уползла прочь; и корпус ее и команда были потрясены такой подводной акробатикой.

У Уэссана *U-45* потопила 8 000 *т*; затем 25 апреля она по радио передала всем лодкам, находившимся в западных водах, приказание

вернуться. Это распоряжение было принято всеми лодками, за исключением *U-20.* Все дефекты и повреждения на этой лодке, потопившей *Лузитанию*, были исправлены, и она накануне вышла в поход.

Швигер явился на западных подходах и потопил 23 000 *т*, включая *Кимрик* (*Cymric*) (13 370 *т*), шедший в Америку. Этот пассажирский пароход линии „Уайт-Стар" был потоплен им 8 мая в 140 милях на *WNW* от Фастнэта, с потерей 5 чел. Это был тридцать седьмой невооруженный пароход, потопленный без предупреждения со времени преступления с *Лузитанией*. Швигер установил также рекорд дальней связи подводной лодки по радиотелеграфу в 770 миль, связавшись с Германией во время своего крейсерства. В числе потерь торгового флота за апрель значились *Зент* (*Zent*) (3 890 *т*), потопленный 5-го без предупреждения в 28 милях на $WtS^1/_2S$ от Фастнэта с 49 жертвами, *Уитгифт* (*Whitgift*) (4 397 *т*), подобным же образом пущенный ко дну 20 апреля у Уэссана с 32 жертвами.

1 апреля — дата, первоначально установленная для начала неограниченной войны — прошло. Вашингтон угрожал прервать дипломатические отношения вследствие преступного нападения на *Сэссэкс*, а 19 апреля президент Вильсон заявил конгрессу, что „в случае, если императорское германское правительство немедленно не объявит и не введет в действие отказ от ныне действующего метода военных действий против пассажирских и грузовых судов, правительство не будет иметь иного выбора, как совершенно прервать дипломатические отношения с германским правительством".

На это Берлин выразил сожаление, что „чувства гуманности, которые правительство Соединенных штатов проявляет так горячо по отношению к несчастным жертвам подводной кампании, не распространяются на миллионы женщин и детей, обреченных на голодную смерть для того, чтобы их муки принудили победоносные армии центральных держав к позорной капитуляции... Допустить после 21 месяца войны, чтобы разногласия получили такое развитие, которое создало бы серьезную угрозу миру между германским и американским народами, было бы актом, который никогда бы не мог быть оправдан перед человечеством или историей". В итоге германские подводные лодки получили следующий приказ: „В соответствии с общим принципом остановки, осмотра и уничтожения торговых судов, установленным международным правом, эти суда, как в пределах, так и вне зоны военных действий, не должны топиться без предупреждения и без спасения человеческих жизней, если только суда не будут пытаться бежать или оказывать сопротивление". Было дано обещание наказать Пустхухена, атаковавшего *Сэссэкс.*

Новые приказы были опубликованы 20 апреля. 4 дня спустя Шеер послал всем подводным лодкам, находившимся в западных водах, приказ вернуться обратно; он не видел никакой пользы в посылке лодок для выполнения работы, в высшей степени опасной при обыкновенных условиях и становившейся вдвое более рискованной при соблюдении многочисленных инструкций и ограничений в их использовании. 30 апреля кайзер одобрил смягчение приемов подводной войны и предписал использовать подводные лодки только против военных объектов. Тем не менее, он обещал, что как только политическая и военная обстановка позволит, кампания будет возобновлена [1].

[1] *Scheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (*Шеер*, Флот Открытого моря), стр. 242.

В районе действий фландрской флотилии весна 1916 г. была горячим временем. Ввиду внимания, оказанного подводными лодками подступам к Гавру, для действий близ этого порта было послано несколько британских дрифтеров, в надежде поймать кого-либо из подводных мародеров в свои сети. Утром 5 апреля поступило донесение о присутствии подводной лодки противника на путях. Немедленно вышло 6 дрифтеров, и в 10 ч. 15 м. утра *Плеядз* (*Pleiades*) поставил свои сети. Только что *Эндьюренс* (*Endurance*) последовал ему, как было донесено, что противник запутался незадолго до того. *Комрэйдз* (*Comrades*) донес, что почувствовал под собой толчок и удар. События быстро следовали одно за другим. Перископ задел и повредил руль *Эндьюренс*, отдававшего свои сети и опустившего их в тот момент, когда капитан решил, что подводная лодка основательно запуталась. Окруженная дрифтерами и атакованная французским эскадренным миноносцем *Тромб* (*Trombe*) (сбросившим 3 бомбы), *UB-26* (Смитс) была вынуждена всплыть на поверхность и сдаться. Эта лодка вышла из р. Эмс 19 марта, прошла вдоль голландского побережья в 3 милях от него и прибыла в Зеебрюгге 21-го. Затем она вышла для работы в Английском канале, пройдя сетевое заграждение между южной Гудвинской отмелью (South Goodwins) и Аутер Рюйтинген (Outer Ruytingen). *UB-26* была без труда поднята французами с мелкого места, на котором она затонула, и после ремонта вступила в строй для дальнейшей службы во французском флоте под названием *Ролан Морийо* (*Rolland Morillot*). Для Германии это был вдвойне несчастливый удар судьбы: среди документов на корабле были найдены неопровержимые доказательства того, что *Сэссэкс* пал жертвой германской подводной лодки.

В течение того же апреля судьба решила, чтобы одна из единиц фландрской флотилии стала первой жертвой нововведения в области противолодочного оружия. 23-го малый заградитель *UC-3* (Крейзерн) запутался в минированных сетях у буя Спар (Spar) у побережья Норфолька, где он был забросан бомбами и взорван вооруженным рыбачьим судном *Чиро* (*Cheero*). Повидимому это был первый зарегистрированный во время войны случай обнаружения подводной лодки при помощи гидрофона. Впоследствии акустическое обнаружение подводных лодок стало одним из самых успешных средств, применявшихся против подводных сил.

К концу апреля дуврским патрулем был поставлен первый бараж у Бельгийского побережья. Эта преграда предназначалась в первую очередь для защиты британских военных кораблей, патрулирующих в 18 милях от береговой полосы, находившейся в руках противника. Бараж не был специально рассчитан для закупорки подводных лодок в их базах и для воспрепятствования их движению по Дуврскому проливу. Тем не менее, по своей конфигурации и положению он должен был задерживать неприятельские подводные лодки, стесняя их движение. Преграды из мин и сетей, полностью окружающей германо-бельгийские прибрежные воды, нельзя было создать ввиду нейтралитета Голландии. У северо-восточной оконечности баража имелся широкий проход. Во всяком случае, неприятельские подводные лодки, выходившие из фландрских баз в крейсерство, должны были следовать на северо-восток, как бы идя к Германской бухте, и пересекать устье р. Шельды, прежде чем достичь и обогнуть конец баража и двинуться на юго-запад через

проливы. Подводные лодки, возвращавшиеся из похода, также должны были гораздо дольше держаться северо-восточных курсов, прежде чем обогнуть конец баража и лечь на обратный курс, чтобы дойти до своих портов.

Весь план в целом конечно предполагал создание по возможности полной прибрежной преграды против Зеебрюгге и Остэнде, — выходов из внутренней базы Брюгге. 24 апреля работа по постановке препятствия началась. Начав в 5 час., *Орвието* (*Orvieto*), *Принсесс Маргарет* (*Princess Margaret*), *Пэрис* (*Paris*) и *Биарриц* (*Biarritz*) поставили на 14-узловом ходу 1 421 мину. В 10 ч. 20 м. 6 траулеров, имевших каждый по 24 мины, поставили свой груз на мелководьи у восточной оконечности[1]. Двойная линия глубинных мин длиной в 15 миль, а также минированная сеть на якорях протяжением в 13 миль и 14 светящих буев были поставлены у Торнтон-Риджа (Tornton Ridge). Во время постановки глубинных мин дрифтеры поставили дальше от берега подрывные сети. Еще мористее другие поставили сигнальные сети параллельно отмели Уест Хиндер (West Hinder Shoals) в 30 милях от Остэнде для поимки лодок, возвращавшихся в свои базы. Адм. Бэкон, командующий Дуврским патрулем, донес, что в течение дня имели место многочисленные взрывы; он полагал, что в минированных сетях погибло 4 или 5 подводных лодок. Эта оптимистическая оценка основывалась на хороших признаках; но, как потом оказалось, в сети попали только 2 германские подводные лодки; одной удалось освободиться, другая погибла. *UB-10*, запутавшись в сетях, взорвала несколько мин (подрывных патронов), стараясь освободиться; после восьмичасовой борьбы она выпуталась и вернулась в базу. *UB-13*[2] (Метц) была менее счастлива; она зацепилась за якорную цепь дрифтера *Глинер ов зе Си* (*Gleaner of the See*), стоявшего вместе с несколькими другими дрифтерами у Торнтон-Риджа. Затем лодка была забросана бомбами с *E. E. S.*, а затем для полной уверенности эскадренный миноносец *Эфриди* (*Afridi*) взорвал подрывной трал.

Постановка баража была закончена 26 мая, и он поддерживался в действии до октября; он был усилен минными полями и минированными сетями, и, когда возможно, в его районе находился патруль. Серьезным, но неустранимым дефектом было то, что надводные суда могли нести только временное наблюдение. Кроме того здесь же поблизости находились порты-убежища, из которых ночью могли выходить неприятельские эскадренные миноносцы, чтобы топить или наносить повреждения судам, охранявшим сети подобно часовым. Все надводные патрули снимались в сумерки, и Шульце рассказывает, что с наступлением темноты подводные лодки рвали и растаскивали сети дреками.

Если бы принятый в то время тип британской мины был более эффективным, вероятно несколько подводных лодок было бы уничтожено сразу же после постановки баража. Конечно патрули воздушные и из

---

[1] В мае 1916 г. линия эта была продолжена.

[2] Установление подлинности этой потери причинило много смущения. Британский отчет (1919 г.) показывает: *UB-13* погибла в марте 1916 г., место и дата неизвестны; *UB-3* погибла в Северном море 24 апреля 1916 г. Германские отчеты указывают потопление лодки 24 апреля 1916 г. как потопление *UB-13*. Германская версия правильна. *UB-3* была средиземноморской лодкой и пропала на походе в Константинополь почти за год до изложенных здесь событий.

дрифтеров ограничивали работу противника по нарушению сетей ночным временем, но кроме этого достигли очень немногого. Гайер отмечает возраставшую с этого времени эффективность противолодочных мероприятий у Фландрии. После октября у баража больше нельзя было держать патрули[1]. Кроме того, имелся выход, ведущий в голландские воды, через который проходили лодки или днем невидимые и в погруженном состоянии, или ночью на перископной глубине.

Как средство, дававшее возможность установить, поддерживать и снабжать защитой дневные патрули вдоль бельгийского побережья, система баража несомненно была успехом. Она позволяла перенести войну на территорию противника и поэтому достигала цели, для которой была в первую очередь предназначена. Но с точки зрения его второстепенных и вспомогательных свойств — как средства для задержки и уничтожения неприятельских подводных лодок — это предприятие далеко не выполнило своего назначения. К сожалению, противолодочные достоинства заграждения были чересчур сильно переоценены. Эта ошибочная уверенность возникла вследствие вполне естественной ошибки — отнесения следствия к неверной причине.

Немедленно после создания баража подводные лодки стали менее активны. Вывод напрашивался сам собой: новый бараж стеснил операции подводных лодок. На самом же деле в тот самый день, когда были поставлены мины, Шеер приказал отозвать обратно свои подводные лодки. Еще раз совпадение перемены в германской подводной политике с началом действия новой морской преграды внушило мысль, что противник встретил серьезное препятствие.

Другие подводные лодки тоже пострадали на этом минном заграждении. 7 мая были еще поставлены минированные сети; когда 15 июля дрифтеры стали сменять сети, восьмая сеть оказалась отсутствующей и мины — взорванными. Во время вытаскивания сетей было извлечено тело германского матроса-телеграфиста; на нем найден пропуск, выданный в Брюгге, и личная жестянка с маркой *U-10*. Спустя 3 дня фамилии этого матроса и 29 других появились в германском списке потерь. Тайна этого происшествия заключается в том, что по германским отчетам *U-10* со всей командой погибла в Балтике: но германские власти сами из года в год не могли притти к соглашению между собой относительно даты этой гибели[2].

---

[1] Летом 1917 г. он был вновь поставлен при подготовке к большому десанту на побережье Бельгии — проекту, не осуществленному ввиду того, что армии не удалось отнять у немцев Пашендаль.

[2] Вот три германские версии:

а) „Ташенбух дер Кригсфлоттен" (1922) считает *U-10* погибшей в Балтике (вероятно на мине) в июне 1915 г.

б) Гайер говорит, что *U-10* была послана в течение мая 1916 г. на позицию к северо-западу от Готска Сандэ в Балтике и не возвратилась.

в) Михельсен говорит, что *U-10* погибла в Балтике в июне 1916 г., вероятно — коснувшись мины.

„Ташенбух" указывает дату гибели примерно на 11 месяцев раньше постановки баража у побережья Бельгии; объяснение Гайера фиксирует ее в месяц постановки; Михельсен относит потерю на месяц, следовавший за постановкой баража. Британские отчеты, на основании данных, приведенных выше в тексте, указывали, что *U-10* подорвалась в течение мая 1916 г. на мине в 25 милях на *NW* от Зеебрюгге. Осенью 1915 г. более старые лодки с моторами Кертинга для тяжелого горючего были сняты со службы в Северном море. *U-10* была одной из этих лодок и (по Гайеру)

На следующий день после постановки минного заграждения, 25 апреля, германские линейные крейсера совершили набег на Лоустофт. Перед этой вылазкой 2 больших подводных минных заградителя вышли для постановки минных полей. Назначением *U-71* был Морэй Фирт (Moray-Firth). Однако вследствие затруднений с двигателями и потери жидкого топлива ей пришлось вернуться 21-го, не выполнив своей задачи. По подобной же причине и *U-72* не удалось заминировать Фирт-ов-Форт (Firt of Fort). Другие подводные лодки находились на позициях у Форт: *UB-18* (Штейнбринк) и *UB-29* (Пусткухен, чье наказание за атаку *Сэссэкса* очевидно было исключительно мягким) находились у Лоустофта. Штейнбринк заметил 4 британские подводные лодки, шедшие из Ярмута в надводном положении на дистанциях в 1 милю, ходом в 12 узлов. Он атаковал головную лодку, которая, заметив его перископ, выпустила торпеду и пыталась таранить. Штейнбринк нырнул прямо под *E-22*, которая была его противником, и затем снова всплыл, чтобы осмотреться. Увидя *E-22*, полным ходом возвращавшуюся назад, он выпустил 2 торпеды, одна из которых подорвала английскую лодку. При гибели лодки 2 человека команды *E-22* были сброшены в воду. Штейнбринк, ясно видевший, что перископы остальных трех подводных лодок приближаются к этому месту, повернулся кормой к подходившим лодкам противника, подобрал обоих тонущих людей и благополучно нырнул. Это был очень смелый поступок, вызвавший восхищение его противников. Другая лодка, *UB-29*, выпустила торпеду в легкий крейсер *Пинелоп* (*Penelope*) Гарвичского отряда и повредила его.

Наконец *UC-5* (Морбуттер), пройдя через заграждение 26-го, села на мель у Гарвича и обнаружила себя, посылая радиограммы; на следующий день она была захвачена неповрежденной эскадренным миноносцем *Файрдрэйк* (*Firedrake*). 3 мая в Северном море (и во время британской попытки выполнить налет гидросамолетов на ангары цеппелинов в Тондерне) *U-24* обнаружила в море Гранд-Флит, вышедший на поддержку своих легких сил. Она пыталась вызвать по радио *U-51*, *U-70* и *UB-22*, находившиеся поблизости, но успеха не имела. Сама она не могла сделать ничего вследствие возгорания, возникшего в разобщительных муфтах дизелей и электромоторов.

К этому времени весенняя кампания 1916 г. против торговли фактически была закончена. Гайер утверждает, что лодки в западных водах уничтожили от 200 000 до 300 000 *т*. Он считает также, что второе ослабление торговой войны сохранило союзникам для будущего использования 1 200 000 *т* с добавлением 400 000 *т*, которые могли быть уничтожены лодками фландрской флотилии с мая по сентябрь. 5 германских подводных лодок были потеряны; из них только одна *U-68* погибла от ловушки во время действий на подходах к Британским островам. Этот же источник сообщает, что ежемесячное вступление в строй новых лодок никогда не было столь благоприятным, как в промежуток времени с апреля 1916 г. по январь 1917 г., достигая в среднем по 10 лодок в месяц. 25 больших и 43 малые лодки находились в строю в марте 1916 г.; все большие лодки, за исключением трех, были полностью обору-

---

в сентябре 1915 г. находилась в составе Балтийской (Курляндской) флотилии. Крайне сомнительно, чтобы весной 1916 г. *U-10* была в числе лодок, базировавшихся на Зеебрюгге. Все достойные доверия данные говорят, что она погибла в Балтике, по неизвестной причине, в течение мая 1916 г.

дованы и укомплектованы опытной командой. Кроме того, строились или были почти готовы к сдаче 52 большие и 89 малых лодок. Гайер замечает, что действительность противолодочных мероприятий союзников у фландрских баз заметно увеличилась, и что в частности воздушный дозор стал постоянным источником беспокойства для подводных лодок.

Однако в целом успехи в деле борьбы с подводной угрозой были незначительными. Правда, в течение лета союзники получили передышку, но, с другой стороны, это обстоятельство тормозило развитие действительных ответных мер борьбы. В то время союзники не могли достаточно хорошо знать причины ослабления нападений. Желание рождало ошибочное заключение. Было и удобно и утешительно предполагать, что контрмеры наконец оказались действительными. За этот самодовольный оптимизм пришлось через год расплачиваться тяжелой ценой, ибо поворотный пункт всей морской войны был уже очень близок. Приближалось событие, которое заставило Германию перевести свои линейные эскадры на второстепенное положение и поставить все свое будущее на карту подводного оружия.

ГЛАВА V

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА КАК ОРУЖИЕ ДЛЯ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

(Май — сентябрь 1916 г.)

Хотя 4 мая германское правительство приняло все американские требования, чтобы подводная война впредь велась по нормам призового права, новый энергичный командующий Флотом Открытого моря адм. Шеер не собирался давать своим подводным силам ржаветь в бездействии. Когда Швигер вернулся из своего последнего крейсерства, ему предложили высказать свое мнение об ограниченной войне. В недвусмысленных выражениях он заявил, что крейсерские операции („prize war“), ведущиеся по призовому праву, не обещают дать решительных результатов.

Был выдвинут другой план — разрешить неограниченную войну против военных кораблей, транспортов и вооруженных торговых судов в зоне блокады; в то же время в других районах должны были попрежнему применяться приемы призовой войны. Когда были удовлетворены американские требования, командиры подводных лодок дали следующий совет: они предложили использовать один из захваченных пароходов для помещения команд потопленных судов. Кап.-лейт. Бауэр[1] (командующий подводными дивизионами, бывший командир 1-й флотилии) совершил поход на *U-67*, чтобы лично изучить обстановку; по своем возвращении он был более чем когда-либо убежден в опасности, которой

---

[1] Две подводные флотилии, находившиеся в строю в начале войны, были позднее развернуты в 4 флотилии, организованные следующим образом:

Командующий подводными лодками: кап-лейт. Бауэр.

1-я флотилия, Брунсбюттелькоог (Brunsbüttelkoog) (командир Паскэ)
2-я „ Вильгельмсхафен (командир Розенберг-Грущинский)
3-я „ Эмден (командир Гайер)
4-я „ Эмден (командир Праузе)

подвергались бы подводные лодки, действующие в согласии с нормами призового права.

С самого своего вступления в должность командующего флотом Шеер настойчиво добивался разрешения начать наступательные операции флота. После набега на Лоустофт он разработал план бомбардировки Сэндерлэнда (Sunderland). Он ожидал, что подобный удар против британского восточного побережья вызовет выход части Гранд-Флита из его северных баз. На путях британских эскадр линейных кораблей могли быть заблаговременно приготовлены „гнезда“ („nests“) подводных лодок и минные поля. В середине мая планы были готовы. Подводные лодки должны были находиться у британских берегов, так чтобы заблаговременно добыть сведения о движении британских сил; в течение 16—17 мая британское адмиралтейство обнаружило девять неприятельских подводных лодок, выходивших из своих портов. Так как нападений на торговые суда не последовало, то возникли подозрения, что намечено какое-то новое выступление противника. Однако еще до этого, 13 мая, *U-74* (Э. Вейсбах) вышла для постановки минного поля к юго-западу от Бэсс Рок у Фирт-ов-Форт. Затем 17-го *U-43*, *U-44* и *U-52* вышли из своей базы, первые две—чтобы стать близ Скапа Флоу, последняя же направилась в Фирт-ов-Форт. На следующий день в направлении на Форт вышли также *U-24*, *U-32*, *U-63* и *U-70*. 20-го *U-47* вышла на разведку у Сэндерлэнда и для обнаружения минных заграждений и проходов. Оттуда она проследовала к Киннэрд Хэд (Kinnaird Head). В тот же день вышла *U-75* (Бейтцен) для постановки мин у Оркнейских островов. 21-го лодки береговой обороны *UB-21* и *UB-22* вышли к р. Хэмбер, *UB-27* на позицию к острову Мэй и *U-72* для постановки мин у острова Мэй, на линии Стотфильд Хэд (Stotfield Head) — Киннэрд Хэд. Наконец *U-46* и *U-67* были расположены у Терсхеллинга; кап.-лейт. Праузе (4-я флотилия) руководил всей операцией с последней лодки. В течение следующих 8 дней 2 последние лодки встретились с британскими подводными лодками. В южной части Северного моря и перед устьем Темзы были расставлены на позициях 6 лодок фландрской флотилии [1].

---

[1] Отчет Адмиралтейства (Ютландский бой), стр. 6 (подстрочное примечание), дает следующую диспозицию 30 мая:

13 подводных лодок у британских берегов:

U-43, *U-44*	у Скапа Флоу	*U-24*	на пути к р. Тайн
U-47	у Киннэрд Хэд	*UB-21*, *UB-22*	у р. Хэмбер
U-24, *U-32*, *U-51*, *U-63*, *U-66*, *U-70*	у Фирт-ов-Форт	*U-67*	к югу от Доггер Банки
		UB-27	вернулась с повреждением 29-го
		U-46	вернулась от Терсхеллинга поврежденной 30 мая

Следует отметить, что *U-24* дважды попадается в списке.

К упомянутому списку Шеер („Флот Открытого моря“, стр. 139) прибавляет *U-22*, *U-53* и *U-46*, но не указывает их расположения. *U-64* находилась в р. Эмс до конца главной операции. Гайер (U. S. N. I. Proceedings, апрель 1926, стр. 643) не упоминает о *U-51* и *U-66*. Несколько лодок „UB“ и „UC“ были присоединены к флотилии Флота Открытого моря.

Эти лодки подвергались разным испытаниям, и 23 мая *U-47* (Метцер) донесла, что пройденные ею тральные фарватеры у Сэндерлэнда чисты. Однако погода оказалась слишком скверной для воздушной разведки цеппелинов. Воздушная разведка считалась необходимой для намеченной операции, и Шеер до 30-го ждал улучшения погоды. К этому числу находившиеся на позиции малые подводные лодки почти исчерпали свои запасы. Поэтому Шеер отказался от плана нападения на Сэндерлэнд и вместо того решил выйти в море в северном направлении с намерением напасть на суда, курсирующие между Англией и Скандинавией своими легкими силами, поддерживаемыми линейными эскадрами.

Незадолго до полдня 27 мая питерхэдский траулер *Сиренджер* (*Searanger*) заметил на севере парус и дым, движущиеся на восток. Осмотр показал, что под этой странной маской скрывается *U-74;* она была встречена беглым огнем с *Сиренджера* и двух других траулеров, *Оку* (*Оки*) и *Родино* (*Rodino*), подошедших к этому времени. Приняв патруль за безвредные рыбачьи суда, занимающиеся своим обычным делом, *U-74* сильно обманулась и понесла наказание за свою неосторожность. Спустив парус, она отвечала из своих обоих орудий, сосредоточивая огонь на каждом из тральщиков по очереди. Сблизившись, 3 тральщика открыли меткий огонь, сбили кормовое орудие лодки [1] и ее перископ. Получая одно попадание за другим, *U-74* потеряла всякий интерес к бою и сделала попытку уйти под водою в место, отдаленное от района схватки. Этот путь к отступлению был очевидно закрыт для нее, так как она опять появилась из воды с сильным креном на левый борт. 2 тральщика попытались использовать этот удобный случай, чтобы протаранить раненый минный заградитель, но были обмануты в ожидании, так как *U-74* повернула на четвертый траулер *Кимберли* (*Kimberley*). Пройдя в $2^1/_2$ *м* от этого судна, она получила 3 снаряда в корпус на дистанции прямого выстрела. Погрузившись кормой, *U-74* исчезла навсегда, оставив на поверхности в доказательство своей гибели большое количество своей крови — жидкого топлива.

На следующий день *U-72* донесла, что она не в состоянии поставить мины вследствие поломки нефтяной помпы. В ночь с 28 на 29 мая *U-75* поставила свои 22 мины банками к западу от Оркнейских островов; лишенная возможности вследствие тумана точно определить свое место, она поставила мины на путях, которые использовались вспомогательными судами Гранд-Флита, но которыми обыкновенно не ходили боевые корабли. В тот же день вернулась *UB-27* и донесла, что 24-го она встретила у маяка Норт Карр Ляйт (Horth Carr Light) 4 бронированных крейсера и эскадренные миноносцы; кроме того, она проникла в Форт до Инчкийт (Inchkeith), три раза попадала в сети и пришла с обмотанным левым винтом. 30-го *U-46* (Хиллебранд, бывший командир *U-16*) вернулась от Терсхеллинга с поврежденным перископом, будучи атакована артиллерийским огнем и подводной лодкой; она заметила также многочисленные мины. Немедленно приступили к ее ремонту.

---

[1] Помещенный здесь отчет базируется на версии сражения, данной в книге Keble Chatterton „Auxiliary Patrol“ (Вспомогательный патруль). Все германские чертежи, описания и фотографии подводных лодок типа *U-71* — *U-80* показывают, что эти лодки были вооружены одной скорострельной пушкой (88-*мм* или 105-*мм*) и пулеметом, установленными позади боевой рубки.

31 мая в 7 час. *U-32* (Шпигель) донесла со своей позиции, в 155 милях к востоку от Фирт-ов-Форта, о 2 линейных кораблях, 2 крейсерах и нескольких эскадренных миноносцах, шедших курсом на юго-восток [1].

В 9 час. было получено от *U-66* (Ботмер) с позиции в 60 милях к востоку от Киннэрд Хэд донесение о 8 линейных кораблях, легких крейсерах и эскадренных миноносцах, шедших на север; завеса помешала лодке произвести атаку.

Таким образом действия против Гранд-Флита, выходившего из своих баз, не увенчались успехом. 31 мая, в 22 часа, вследствие приведенных выше донесений и известий о том, что днем произошло морское сражение, *U-67* и все лодки, находившиеся в р. Эмс, получили приказ выйти на север и донести о себе на следующее утро в 6 час. *U-67*, лежавшая на грунте у Терсхеллинга, не смогла принять этого радио. Между тем за четверть часа до полуночи *U-19* и *U-64* вышли из р. Эмс; в 6 час. за ними последовала закончившая ремонт *U-46*. Эти лодки были посланы Шеером на поиски крейсера *Эльбинг* (*Elbing*), который в действительности затонул после ночного столкновения с линейным кораблем *Позен* (*Posen*). На сообщение германской радиопеленгаторной станции об обнаружении поврежденного британского корабля на курсе *WSW*, примерно в 8 милях к западу от Хорнс-Рифа, *U-46*, находившаяся на благоприятном курсе, получила приказание атаковать поврежденный военный корабль. В 12 ч. 30 м. впереди была замечена добыча. Это был *Мальбро* (*Marlborough*), подорванный торпедой во время боя после развертывания Гранд-Флита. Конвоируемый от места боя легким крейсером *Фирлес* (*Fearless*), он 12-узловым ходом шел к р. Тайн. *U-46* выпустила торпеду с дистанции 2 700 *м*. В этот момент отступавший линейный корабль сделал поворот примерно на 6 румбов, и находившиеся на поврежденном корабле видели торпеду, без вреда прошедшую мимо. В конце концов *Мальбро* вошел в р. Хэмбер 2 июня. Атаковавшая его лодка вместо того, чтобы последовать за поврежденным кораблем и вызвать фландрские лодки или *U-67*, после атаки полулегла на курс, ведший в район Хорнс-Рифа. Впоследствии *U-67* получила извещение о *Мальбро*, но оно настолько запоздало, что ее поиски были бесполезны.

В надежде перехватить возвращающийся Гранд-Флит *U-19*, *U-22* и *U-64* получили приказание занять позиции у Питерхэда и Скапа Флоу, но были вынуждены вернуться 2 июня ввиду свежей погоды. К этому времени они ушли к западу и находились на одинаковой широте с британскими эскадрами. *U-46* получила приказание итти к Флэмборо Хэд; заметив 4 легких крейсера и 10 эскадренных миноносцев, она не смогла занять позицию для атаки. У Бляйта (Blyth) *U-51* (Румпель) пыталась атаковать поврежденный *Уорспайт* (*Warspite*), но была отогнана вооруженной яхтой *Мингари* (*Mingary*). Шеер утверждает, что две лодки *UB-21* (Хазхаген) и *UB-22* (Путцир) 1 июня уничтожили эскадренный миноносец.

В заключение, 5 июня, в шторм, броненосный крейсер *Хэмпшир* (*Hampshire*), шедший с фельдмаршалом Китченер и его штабом в Архангельск, подорвался на одной из мин, поставленных *U-75*

---

[1] Повидимому *U-32* была подводной лодкой, атаковавшей легкий крейсер *Галатэа* (*Galatea*).

у Марвик Хэд (Marwick Head) и Броф-ов-Берсей (Brough of Birsay) и погиб со всем личным составом, за исключением 16 чел. Из поставленных 22 мин 15 мин были вытралены почти немедленно после этого.

Таким образом большая согласованная попытка поймать в ловушку Гранд-Флит при его выходе для боя окончилась неудачей, как и разрозненные попытки атаковать его при возвращении в базы. Неспособность подводных заградителей выполнить свою задачу объясняется отчасти механическими поломками, отчасти случайным обнаружением их патрулями. Более показательной была неудача лодок, расположенных у Восточного побережья. Им было приказано занять позиции по дуге, следовательно, сходясь в одном фокусе, их горизонты видимости частично перекрывались. Однако в сражении не участвовало ни одной подводной лодки, несмотря на многочисленные сообщения противоположного характера. Сомнительно, могли ли они достигнуть больших успехов. Несомненно участие в бою было бы чрезвычайно опасным для лодок, кроме того почти невозможно было бы в клубах мглы и дыма отличить своих от противника.

Мы видим, что 5 июня Шеер настаивал не на том, чтобы флот снова вышел в море, ища другого подобного сражения, а на том, чтобы были предприняты наступательные операции подводными лодками. Считая, что моральный эффект сражения позволит пренебречь протестами нейтральных держав, он настаивал на возобновлении беспощадной войны против торговли. Канцлер попрежнему отказывался выслушивать подобные предложения. 20 июня были запрещены даже атаки на вооруженные торговые суда, и Шеер тщетно настаивал на их возобновлении. Поэтому в течение лета лодки оставались на привязи. В ожидании нападения британских боевых кораблей мористые выходы фарватеров, протраленных в германских минных полях в Гельголандской бухте, охранялись (с 3 по 13 июля и с 28 июля по 4 августа) двумя линиями подводных лодок, распределенных по широким дугам. Между этими периодами 14 июля *U-51* (Румпель) была подорвана и потоплена в устье р. Эмс британской подводной лодкой *H-5* — боевой успех, заслуживший высокую оценку немцев за его смелость. Адмиралтейство не объявило сразу никакого одобрения за подвиг и отложило награждение командира *H-5* на целый год. Он ушел с своей позиции без разрешения и по своей инициативе. Перенесение войны в воды противника — одно дело, а самовольный уход с важного наблюдательного пункта — другое.

Поскольку в Северном море для подводных лодок не находилось работы, германское адмиралтейство откомандировало на лето в Балтику 4 большие подводные лодки. Гайер добавляет, что в спокойной обстановке этого замкнутого среди суши моря они скоро теряли технические навыки крейсерской войны и поэтому оказались мало полезны при возобновлении этой формы войны 5 июля в Северном море. Главною жертвой этой войны в смягченной форме в Северном море был рыбачий флот. В течение этого месяца у восточного побережья было уничтожено не менее 36 судов. Нападения производились, повидимому, лодками *U-46, U-49, U-52* и *U-69*; действуя совместно, они завлекли в ловушку 3 вооруженных траулера питерхэдского патруля *Ира* (*Era*), *Онуорд* (*Onward*) и *Нелли Нэттен* (*Nelli Nutten*) и уничтожили их. Под вечер 11 июля *Онуорд* сообщил, что видит подводную лодку

в 120 милях к *OSO* от Гёрдль Нэсс (Girdle Ness). Он и *Нелли Нэттен* пошли на подводную лодку и открыли огонь, но увидели, что дальнобойность их орудий совершенно недостаточна. Затем к северо-востоку была замечена вторая лодка, и в довершение внезапности с юго-востока появился третий подводный противник. Загнанные вперед в промежуток между подводными лодками, под перекрестным огнем с дальних дистанций, 3 траулера были побеждены значительно превосходившими их силами. Команды *Ира* и *Онуорда* сдались, а большая часть команды *Нелли Нэттен* была доставлена в Эбердин голландским люггером. В результате этой неудачи траулеры восточного побережья были вооружены 12-фунтовыми (76-*мм*) пушками, вместо ранее установленных 3-фунтовых (47-*мм*), оказавшихся несостоятельными.

В тот же день, 11 июля, подводная лодка выпустила 30 снарядов по Сихэмской (Seaham) гавани, убив в результате одну женщину. Накануне пароход *Калипсо* (*Calypso*) (2 876 *т*), действовавший в начале войны как вспомогательный крейсер под названием *Каликс* (*Calyx*), попался одному из этих каперов и был уничтожен вместе с капитаном и 29 человеками команды. Нападения на рыбачий флот продолжались до 14-го и повторились в последние дни июля. Это уничтожение рыбачьих судов внушало настолько серьезные опасения, что из состава 4-й флотилии были выделены для охраны района р. Тайн лидер и 6 эскадренных миноносцев. В начале августа прибыло 12 эскадренных миноносцев и 24 дрифтера с минированными сетями; последние суда были посланы в море для симмуляции рыбачьего флота. Эти мероприятия, казалось, отняли у подводных лодок охоту продолжать нападения на рыбачьи суда, и только в сентябре они возобновили свои нападения на тружеников моря.

Другой стороной баланса подводной войны было исчезновение *U-77* (Гюнцель) 5 июля[1]. Германские власти предполагают, что она была потоплена траулером у восточного побережья, но британское адмиралтейство не приводит никаких данных, подтверждающих подобное заключение. Одним из последствий нападений на рыболовный флот было возвращение к использованию вооруженных смэков среди рыбачьих судов. Была вновь использована комбинация из траулера-ловушки в сопровождении подводной лодки, но успеха она не имела.

Новое техническое достижение продемонстрировало теперь растущую силу и способность подводных судов к длительным действиям в море. 23 июня из Киля вышла в Америку торговая подводная лодка *Дейчланд* (*Deutschland*) под командой Кенига, с грузом красок, почты и драгоценных камней. 9 июля она прибыла в Балтимору (Baltimore), оставалась в этом порту до 2 августа и 24-го прибыла обратно в Бремен с грузом цинка, серебра, меди и никеля. Однотипная лодка *Бремен* (Шварцкопф) вышла в Норфольк (Norfolk) в штате Виргиния, но так и не достигла места назначения. Ее судьба так и не выяснена. Подводная лодка, как предполагают — *Бремен*, была замечена в 300 милях к югу от Исландии, на курсе, ведшем в Балтимору. Большие вспомогательные крейсера 10-й крейсерской эскадры были высланы, чтобы перехватить блокадопрорыватель, и два из них — *Элзэшен* (*Alsation*) флагманский и *Мэнтюа* (*Mantua*) — протаранили какой-то тяжелый по-

---

[1] Михельсен дает дату 7-го.

груженный в воду предмет. *Дейчланд* не была вооружена, и после осмотра правительство Соединенных штатов признало ее торговым судном. Как напоминание о том, какой дальности плавания могут достичь подводные силы, сенсационное появление „купца“ новейшей формации в американских водах произвело известный эффект. Однако его претензия на постановку рекорда автономного крейсерства на большую дальность плавания, вероятно, можно оспаривать. Построенные в Канаде британские подводные лодки типа „Н“ еще летом 1915 г. пересекли Атлантический океан, идя в Гибралтар, без конвоя и под своими машинами; одни прибыли в британские базы, другие присоединились к морским силам союзников в Эгейском и Адриатическом морях.

В течение июля только 3 британские парохода пали жертвой подводных лодок в Северном море и 5 других погибли на минах у берегов восточной Англии. В августе было взорвано торпедами тоже только 3 парохода: *Ааро* (*Aaro*) (2 603 *т*): *Сан Бернардо* (*San Bernardo*) (3 803 *т*), *Стэмфордхэм* (*Stamfordham*) (921 *т*); от мин погиб 1 небольшой пароход *Ф. Стобарт* (*F. Stobart*) у буя Олдборо Нэйпс (Aldborough Napes).

Подводные лодки Северного моря держались как-то странно бездеятельно, уделяя внимание только рыболовным судам. Постановка мин фландрскими лодками продолжалась непрерывно. В результате операций подводных заградителей улучшенного типа „UC“ за лето 1916 г. было уничтожено 70 000 *т*. Одной из первых лодок этого типа — *UC-7* (Хааг) — было суждено стать первой лодкой, погибшей от глубинной бомбы. Незадолго до полуночи 6 июля моторный катер *Самэн* (*Salmon*) услышал жужжащий шум в своих гидрофонах. Шум продолжался с перерывами почти 2 часа. Наконец, по непрерывному усилению звука *Самэн* заподозрил, что противник быстро приближается. Глубинная бомба была брошена за борт с точным расчетом в тот момент, когда *UC-7* проходила под катером. Вскоре последовал сильный взрыв. В воздух поднялся столб воды высотой в 50 фут.; на поверхность воды всплыли обломки дерева, окрашенные в белую краску, в том числе решетки. Не было сомнений в том, что глубинная бомба вызвала детонацию мин в шахтах *UC-7*. Этот случай представляет особенный интерес, так как является первым успехом, достигнутым сочетанием гидрофона с глубинной бомбой — приемом противолодочной борьбы, который особенно недолюбливали наши подводные противники в позднейший период войны.

Что касается лодок „UB“, то они занимались уничтожением буев и навигационных знаков, которые приходилось восстанавливать.

В Английском канале велась интенсивная минная война против судов, перевозивших войска. 7 августа Бартенбах (командир фландрской подводной флотилии) настаивал на отмене всех ограничений для операций в этом районе. Он ссылался на пробное крейсерство *UB-18* (Штейнбринк) у устья р. Сены (Seine), в первую неделю августа. Упомянутая лодка 41 раз приближалась в дневное время к надводным судам для установления их характера либо по маркировке (markings), либо по присутствию солдат на палубе. Полученные инструкции не дали ей возможности выпустить по этим кораблям ни одной торпеды. Подрывными патронами (bombs) и артиллерийским огнем она потопила только 7 небольших пароходов и 10 парусников. Несмотря на все добытые таким путем сведения, германское адмиралтейство тем не менее настаивало, что положение не настолько критическое, чтобы оправдать разрыв

с Вашингтоном, больше того — оно предписало щадить даже транспорты.

После Ютландского сражения морской генеральный штаб снова предложил Шееру высказать свое мнение о ведении подводной войны. Шеер в самых недвусмысленных выражениях заявил, что по его мнению подводные лодки могут быть использованы либо для неограниченной войны против торговли, либо в чисто боевых операциях. При таком положении дел начальник морской канцелярии кайзера Мюллер пытался сыграть примирительную роль. Заметив Шееру, что германское правительство принуждено было „с яростью в сердце“ сделать уступки Америке, он указал, что германские подводные лодки не должны полностью отказываться даже от того относительного успеха, какой достигался, например, ведением ограниченной войны в Средиземном море. По его мнению, командующий флотом должен был постараться найти компромисс между непримиримой позицией сторонников неограниченной войны и общими политическими и военными требованиями. Он уговаривал Шеера достигнуть договоренности с начальником морского генерального штаба Хольцендорфом, чтобы избежать дальнейшего перевода подводных лодок из Северного моря в Средиземное. В заключение он высказал личное одобрение беспощадной подводной войне (submarine war to the knife).

Неделю спустя Шеера посетил канцлер, решительно заявивший, что он не имеет ни малейшего намерения дать свою поддержку или согласие на неограниченную войну, при которой „судьба“ Германской империи окажется в руках командира какой-нибудь подводной лодки. Между тем Хольцендорф имел про запас другой козырь. Он предложил план, согласно которому подводные лодки должны были сближаться в погруженном положении, чтобы обнаружить признаки присутствия пушки на судне. Если при таком осмотре жертва оказалась бы невооруженной, лодка должна была всплывать на поверхность, забирать документы и после того, как команда оставит судно, топить его.

Однако Шеер имел в виду использовать свои подводные лодки для иных целей, так как он не отказался от намерения бомбардировать Сэндерлэнд и заманить Гранд-Флит в ловушку. В ночь с 18 на 19 августа 5 лодок — *U-44, U-67, U-65, U-52* и *U-53* — расположились на линии к северо-востоку от Бляйта; 5 других — *U-63, U-49, U-45, U-66* и *U-64* — заняли позицию у Флэмборо Хэд. У банки Сварте были выставлены *UB-39, UB-23, UB-18* и *UB-29;* у Терсхеллинга — *UB-37, UB-19, UB-16, UB-6* и *UB-12;* у Гельголанда — *U-48, U-69, UB-35, U-55* и *U-56.* Вместо дуг лодки расположились на этот раз по прямым линиям. Кроме того, 8 цеппелинов действовали в качестве разведчиков флота над Северным морем. В течение вечера 18-го Флот Открытого моря вышел из базы. Гранд-Флит, предупрежденный адмиралтейством об обнаружении по крайней мере 6 подводных лодок в Северном море, а также о вероятном выходе других, вышел из своих баз Скапа Флоу, Кромарти и Фирт ов Форт. На следующий день рано утром британская подводная лодка *E-23* увидела противника; ей удалось повредить торпедой германский линейный корабль *Вестфален;* позднее она донесла, что неприятельские силы вышли в море.

На следующее утро, в 7 час. 19 августа, завеса из легких крейсеров впереди линейных крейсеров прошла через бляйтскую линию германских

подводных лодок. 3 торпеды с *U-52* (Ханс) нанесли *Ноттингэму* (*Nottingham*) смертельный удар, и через 3 часа этот ценный крейсер затонул. Вскоре после этой атаки *U-53* (Розе) донес о 3 британских линейных кораблях и 4 легких крейсерах и затем давал непрерывные сведения Шееру. Но Шеер был введен в заблуждение цеппелином *L-13*, принявшим Гарвичский отряд за „крупные силы в составе линейных кораблей, крейсеров, легких крейсеров и шестнадцати эскадренных миноносцев", идущих с юга. Получив это донесение, Шеер повернул с целью отрезать их и тем самым избег встречи с Гранд-Флитом, находившимся от него в 30 милях. На британских эскадрах томительные минуты превратились в часы; надежда на морской бой исчезла, и ожидание сменилось разочарованием; когда выяснилось, что все надежды на встречу с Флотом Открытого моря исчезли, Гранд-Флит повернул на север. В 16 ч. 45 м. его 3-я эскадра легких крейсеров вошла в западню, устроенную подводными лодками у Флэмборо Хэд, 54°27′ сев. широты и 1°15′ вост. долготы. Торпеды с *U-66* (Ботмер) поразили *Фалмоут* (*Falmouth*) в нос и в корму, но глубинные бомбы, сброшенные кораблями завесы, помешали *U-49* (Хартман) и *U-66* его прикончить. Через 2 часа германские лодки были принуждены отказаться от попыток выполнить свое намерение; *Фалмоут*, машинное отделение которого осталось нетронутым, давал 6 узлов своими машинами; но на следующий день его судьба была решена. Несмотря на завесу из 8 эскадренных миноносцев, *U-63* (Отто Шульце) попал двумя торпедами, и через 8 часов несчастный крейсер затонул. Помимо этих двух успехов, *U-65* будто бы причинила тяжелое повреждение линейному крейсеру *Инфлексибл* (*Inflexible*) во время прохождения Гранд-Флитом через линию у Бляйта в 20 час.

События 18—19 августа подверглись критике морских штабов и командования флотами обеих сторон. Немцы видимо были удовлетворены достигнутыми результатами, так как предполагали в октябре повторить по тому же плану комбинированную операцию флота и подводных лодок. Но когда этот месяц наступил, все наличные подводные лодки были использованы для войны против торговли, и от намеченной операции пришлось отказаться. С британской стороны была пересмотрена вся оценка стратегической обстановки на Северном море и наша морская политика в связи с этой обстановкой. Одним из вопросов, подвергшихся в то время обсуждению, были атаки противника на восточное побережье Англии, и наряду с этой проблемой был поднят связанный с ней вопрос о том, в какой мере возможно выработать активные и пассивные приемы противодействия подобным набегам. Трудность противодействия нападениям на восточное побережье при расположении базы флота в Скапа Флоу, конечно, давно была признана. Реальным соображением, могущим удержать противника от таких нападений, была возможность заставить Флот Открытого моря принять бой после нападения. Для британской стороны задача заключалась в том, чтобы перехватить Флот Открытого моря на его обратном походе до наступления темноты — задача далеко не легкая. Однако, как ни интересны эти вопросы государственной обороны, они выходят из рамок нашего повествования. Один вопрос, и только один, может быть здесь обсужден: в какой мере второй выход Шеера в 1916 г. отозвался на передвижениях британского флота на Северном море?

Не может быть никакого сомнения в том, что, как это предвидел сэр Джон Джеллико 19 августа 1916 г. и еще раньше, противник обдуманно ставил „заграждения“ и „гнезда“ из подводных лодок, чтобы поймать Гранд-Флит в ловушку. Кроме того, Шееру в общем вполне удалось предугадать движения британского флота в юго-западной части Северного моря и расставить свои подводные лодки в этом районе с целью перехватить противника. Задача — разгадать возможные движения главных сил британского флота — была относительно простой для германского командующего. На подходах к Сэндерлэнду оперативный плацдарм для флотов представлял собой очень тесное пространство, ограниченное большими минными полями, поставленными немцами у устий р. Тайн и р. Хэмбер и близ Доггер-Банки. Поэтому было легко предвидеть, куда пойдет британский флот, и соответственно расставить свои подводные лодки.

По всей вероятности противник должен был вскоре попытаться повторить операцию по тому же самому плану, первая часть которого состояла в постановке минных заграждений и ловушек из подводных лодок. Затем, расставив свои подводные западни, противник бросил бы свои тяжелые эскадры через Северное море для нападения на торговые суда или патрули вдоль восточного берега, или же для бомбардировки морских портов и незащищенных городов, или даже для высадки войск. Если бы Гранд-Флит и линейные крейсера получили приказ выйти из своих северных баз для сосредоточения и движения на юг против неприятеля, то в каких условиях пришлось бы им действовать? Следовало ли стремиться любой ценой установить соприкосновение с противником, невзирая на опасность от минных полей и ловушек? Или британские эскадры линейных кораблей и линейных крейсеров должны были избегать тех вод, где противник может быстро и в полной тайне расставить под поверхностью воды свои западни. В этом заключался основной вопрос британской морской стратегии, и осенью 1916 г. его предстояло поднять, полностью обсудить и разрешить.

Если бы было решено придерживаться более осторожного образа действий, избегая опасных вод, то передвижения в море Гранд-Флита и линейных крейсеров пришлось бы ограничить северной частью Северного моря. Но через какие точки могла быть точно проведена в Северном море демаркационная линия между опасной и безопасной зонами, т. е. между теми водами, в которых противник мог расставлять ловушки, подготовляясь к операциям своего флота, и теми, в которых ему было труднее или вообще невозможно каким бы то ни было образом подготовлять свои внезапные нападения? Поэтому, высказывая свой взгляд на обстановку, Джеллико должен был наметить некоторую разграничительную линию поперек Северного моря, южнее которой (по его мнению) следовало ожидать опасности от подводных и минных ловушек. Намеченной им линией была широта $55^\circ 30' N$. Тем самым Северное море делилось на 2 части—северную и южную. В северной части выше широты $55^\circ 30' N$ Джеллико полагал, что он может свободно маневрировать своими эскадрами в достаточной безопасности от ловушек, устроенных противником. На южную часть, лежащую к югу от широты $55^\circ 30' N$, он смотрел с недоверием, так как в ней могли находиться подводные ловушки, расставленные Шеером. Кроме того Джеллико подразделил южную (более опасную) часть Северного моря на две части — восточную и западную — раз-

делявшиеся меридианом 4° восточной долготы от Гринвича. В юго-восточную часть Северного моря, т. е. в воды, лежащие к югу от широты 55° 30′*N* и к востоку от долготы 4° *Ost*, Гранд-Флит мог, по мнению главнокомандующего, ходить только под давлением исключительных обстоятельств. Причину такого мнения легко понять. В указанном районе находилась Германская бухта (German Bight) и подступы к ней с запада. Это был район, в котором британские надводные и подводные дозоры не могли, по тем или иным причинам, установить тесное и непрерывное наблюдение. Таким образом, в этом пространстве противник мог быстро и скрытно устраивать в самом широком масштабе подводные и минные ловушки.

Вышеизложенные предложения очень мало отличались от установившегося порядка, при котором только в исключительных случаях флот мог входить в воды южнее Хорнс-Рифа (55° 30′*N*) и к востоку от 5° *Ost*. По мнению главнокомандующего, можно было доверять сведениям, добывавшимся нашими патрулями о вероятных минных полях в западной части южного района Северного моря, и итти на риск посылки туда Гранд-Флита при том условии, если бы представлялось возможным принудить Флот Открытого моря принять бой днем; но даже при этих обстоятельствах необходимо было обеспечивать как линейные корабли, так и крейсера соответствующей завесой из эскадренных миноносцев. Общие взгляды главнокомандующего были поддержаны флагманами линейного флота и сэром Дэвидом Битти. При всей своей краткости и недостаточности вышеприведенный обзор дает в основном правильное представление о том, в какой мере опасность от минных ловушек и подводных лодок влияла на передвижения британского флота после 19 августа 1916 г.

В августе *U-20* (Швигер) вышла в Бискайский залив. Повидимому она не причинила много вреда, если не считать безрезультатной атаки на португальскую канонерскую лодку *Ибо* (*Ibo*) у Таго (Tagus) 29-го. 1 сентября Бартенбах выслал *UB-18*, *UB-23*, *UB-29* и *UB-39* в западную часть Английского канала, где они потопили, соблюдая правила призовой войны, дюжину кораблей, общим водоизмещением в 70 000 *т*. Они донесли, что много беспокойства причинили им „конвойные патрули“ и оборонительно-вооруженные торговые суда. Эти лодки страдали недостаточностью надводной скорости: 9 узлов было номинальным максимумом, а крейсерская скорость была от 5 до 6 узлов. Оказалось также необходимым заменить первоначально установленные на них 4-фунтовые пушки 22-фунтовыми. 25 августа у Пэнтлэнд Фирта был подорван торпедой и потоплен лодкой *UB-27* вооруженный пароход *Дьюк-ов-Олбэни* (*Duke of Albany*).

17 сентября застает *U-53* (Розе) держащей курс на запад на походе через Атлантический океан; предлогом ее похода было нападение на британские военные корабли, которые, как предполагали, ожидали торговой подводной лодки *Бремен* у Лонг-Айленд Саунд. В действительности, ее плавание должно было доказать Америке, что военная подводная лодка может проходить такие же расстояния, как и торговая типа *Дейчланд*, но с грузом и назначением гораздо менее мирного характера[1]. Взяв свыше нормы горючего, продуктов, пресной воды и т. д. для двой-

[1] Интересный отчет об этом походе приведен у Шеера (*Scheer*, Die Hochseeflotte).

ного путешествия, *U-53* 7 октября пришла в Ньюпорт и немедленно ушла обратно. У Нантукет (Nantucket) она потопила 5 пароходов (3 британских, 1 норвежский и 1 голландский); команды их были подобраны находившимися поблизости американскими эскадренными миноносцами. Британским военным кораблям, находившимся у берегов Новой Англии, сообщили, что нападение на подводную лодку в этих водах президент Вильсон сочтет недружелюбным актом. Поэтому Розе не подвергся нападению и 28-го благополучно вернулся в Гельголанд. Президент заявил графу Бернсторфу, что подобные атаки не должны больше повторяться. Появление *U-53* у атлантического побережья Америки должно было послужить предостережением, демонстрацией того, что может случиться, если Америка станет воюющей страной. Здесь было дано доказательство того, что опасная зона будет постепенно расширяться и что такие узловые пункты судоходства, как Дакар (Dakar) и Сьерра-Леоне (Sierra Leone), в недалеком будущем перестанут быть безопасными. Одновременно, пока Розе пересекал обратно Атлантический океан, подводная лодка *Дейчланд* совершила свой второй заграничный поход и 31 октября, после 20-дневного перехода, появилась в Нью-Лондоне. 17 ноября она вышла обратно в Бремен, куда прибыла 10 декабря.

И в других местах, даже в Северном ледовитом океане, подводные лодки оставляли следы своей разрушительной работы. В течение 2 лет из Америки, Англии и других стран непрерывный поток транспортов, груженых военными грузами, шел в Архангельск, поддерживая снабжение России всем тем необходимым, чего у нее недоставало и в чем она настоятельно нуждалась для поддержания своих фронтов. Еще ранее делались попытки воспрепятствовать этим перевозкам. В июне 1915 г. минный заградитель *Метеор* (*Meteor*) поставил минное поле у входа в Белое море, и в течение лета 1916 г. подводные заградители положили 72 „яйца“ в этих северных водах; из них 30 было вытралено до ледостава. К концу сентября *U-43* (Юрст), *U-46* (Хиллебранд) и *U-48* (Буш) были посланы, чтобы более активно воспрепятствовать перевозкам. Хотя они сообщали об уничтожении 50 000 *т* тоннажа [1] во время своих операций у Норд-Капа и вдоль Мурманского побережья, этот итог преувеличен. Рейд продолжался со 2 по 11 октября, и участвовавшие в нем лодки потопили 6 британских судов (всего 12 229 *т*), 1 русское и 7 норвежских. *U-46* привела в Вильгельмсхафен ценный приз, груженый военным имуществом и автомобилями. Среди британских жертв были *Брэнтингэм* (*Brantingham*) (2 617 *т*), погибший с 24 людьми; *Эстория* (*Astoria*) (4 262 *т*) с 17 людьми. Эти 3 лодки были сменены другими лодками. 2 ноября русские патрули уничтожили *U-56* (Лоренц) у берегов Лапландии; вторая лодка—подводный заградитель *U-76* (Бендер)—была повреждена русскими траулерами 26 января 1917 г. Последняя лодка подошла к Гаммерфесту (Норвегия) в состоянии, близком к гибели; в ответ на сигналы о бедствии вышел норвежский моторный катер и спас всю ее команду, кроме одного человека [2].

Во время описанного выше октябрьского рейда английский легкий крейсер *Фирлес* (*Fearless*) конвоировал 3 британские подводные лодки в Архангельск для противодействия новому усилению угрозы. От „могилы

---

[1] United States Naval Institute Proceedings, апрель 1926 г., стр. 651 (статья Гайера).
[2] Михельсен пишет: „Таранена британским пароходом и потоплена командой 27.1.17“.

белого человека“ на тропическом берегу Западной Африки до ледяных пустынь Лапландии и от берегов Новой Англии через Геркулесовы столбы и развалины Трои до дальних берегов Евксина бродили теперь стальные акулы. В океанах, морях и проливах люди с ужасом видели свой приближающийся приговор в их спинном плавнике—перископе.

ГЛАВА VI

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ КРЕЙСЕРСКОЙ ВОЙНЫ

(Октябрь 1916 г.—февраль 1917 г.)

27 августа 1916 г. Румыния объявила войну Австро-Венгрии с целью установить „румынское единство по обеим сторонам Карпат“. Германский ответ на этот новый прирост враждебных рядов был быстр и решителен. Главное командование было возложено на фельдмаршала Гинденбурга и генерала Людендорфа, и германский народ, видевший в победителе у Мазурских озер нового Бисмарка, соединенного с новым Мольтке, приободрился. 30 августа в Плессе (Pless) было созвано очень важное совещание с участием этих военных вождей, начальника морского генерального штаба, статс-секретаря по морскам делам и главнейших представителей правительства. Начальником морского генерального штаба адм. Хольцендорфом было выдвинуто неизбежно возникавшее предложение неограниченной подводной войны. Министр иностранных дел Ягов подчеркнул опасность возбудить раздражение нейтральных государств и указал присутствовавшим на фундаментальное различие в отношениях к нейтральной торговле со стороны Германии и союзников. В то время как германская сторона губила невинных людей, союзническая блокада просто отвлекала нейтральные суда от германских портов в свои собственные, не причиняя ущерба нейтральным торговым фирмам. Государственный секретарь Гельферих утверждал, что всякие статистические предсказания успеха неограниченной подводной войны обманчивы; он без обиняков заявил, что применение подводных лодок грозит ускорить катастрофу. Сам канцлер высказал сомнения относительно позиции Дании и Голландии, заявив, что вступление Румынии в конфликт препятствует сосредоточению войск для защиты германских границ.

Предложение было снова отвергнуто. Но тем не менее оно явно завоевывало симпатии. Канцлер не был уже таким упорным противником подводной войны, как прежде. Окончательное решение было предоставлено начальнику генерального штаба и Гинденбургу. В результате возобновление неограниченной подводной войны было отложено впредь до выяснения обстановки в Румынии. В случае успешного развития новых операций на Карпатах можно было рассчитывать собрать оборонительные силы близ границ Голландии и Дании.

Гайер подчеркивает, что совещание в Плессе допустило большую ошибку, не приняв достаточно обширной программы постройки подводных лодок, подготовительной к приближавшемуся наступлению на море. Только 2 800-*т* подводные лодки (*U-115, U-116*), 16 лодок типа „UB-III“ (*UB-72—UB-87*) и 9 „подводных крейсеров“ (*U-142—U-150*) были раз-

решены к постройке. Тот же автор говорит, что до того времени никаких больших заказов на новые подводные лодки по заводам не размещалось. Эту проволочку он объясняет двумя причинами: во-первых, постоянным изменением приемов использования подводных лодок; во-вторых, нежеланием приступать к широкой строительной программе, прежде чем лодки новых типов не будут испытаны в боевых условиях. Гайер держится мнения, что подобная нерешительность в отношении типов и предназначения не должна была больше существовать и что совещание должно было утвердить большую программу. Больше того, верфи, до сих пор строившие торговые суда, должны были бы быть переустроены для постройки подводных лодок раньше, чем это было сделано на самом деле. Начальник управления постройки подводных лодок морского министерства Шпиндлер встретил большое сопротивление, прежде чем смог разместить заказы на новые лодки. Государственный секретарь по морским делам адм. Капелле был против принятия столь широкой программы, считая, что излишек подводных лодок будет определенно невыгоден для управления и дальнейшего развития флота как мировой силы после войны[1].

Крейсерская война по нормам призового права возобновилась в октябре. Еще до этого *U-57* (Георг) и *U-49* (Хартманн) по своей собственной инициативе вышли в море для нападения на торговые суда в Северном море: первый потопил пароход у Флэмборо Хэд и 21 рыболовное судно; второй потопил 3 парусника и прислал в Эмден приз; убыток, причиненный союзникам этим рейдом, оценивается в 100 тысяч фунтов (ок. $9^1/_2$ млн. рублей золотом). Новые приказы немедленно привели к увеличению потерь тоннажа, и с 131 000 *т* в месяц потери возросли до 276 000 *т*. Противолодочные мероприятия становились явно недостаточными для защиты от растущей опасности; и когда выяснилось, что в октябре британские потери почти вдвое превысили сентябрьский итог в 84 600 *т*, нельзя было недооценивать серьезность угрозы. Потери имели место в Атлантике, Арктике и Средиземном море. В Гасконском заливе и у Ферроля *U-49* (Хартманн) и *U-50* (Бергер) уничтожили около 40 000 *т*. Для спасения команд потопленных судов один из пароходов был захвачен и отослан в порт после того, как был наполнен моряками; это было доказательством того, что при некоторых условиях подводная война против торговли может вестись гуманно.

В водах, до сих пор чистых от мин, начали обнаруживаться мины. 2 сентября пароход *Кельвиния* (*Kelvinia*) (5 039 *т*) коснулся одного из этих орудий разрушения в Бристольском канале и затонул[2]. 12 дней спустя пароход Харрисона *Каунселор* (*Counsellor*) (4 958 *т*) взорвался на другой мине у Галли Хэд (Galley Head). 3 октября было выставлено минное поле у устья р. Кляйд (Clyde). Зона фландрских подводных минных заградителей теперь простиралась от Флэмборо Хэд далеко на запад до Уотерфорда на юге Ирландии. Они сбрасывали свой смертоносный груз у Фалмоута, Дартмута, Портлэнда и Портсмута. Эти лодки типа „UC“ поставили в течение 1916 г. 212 мин у Дувра, 100 у Дюнкерка, 100 у Кале и 60 у Булони.

---

[1] United States Naval Institute Proceedings, апрель, 1926 г. (статья Гайера), стр. 650.

[2] В свое время предполагали, что он пал жертвой торпедной атаки, и этот случай вызвал протест со стороны правительства Соединенных штатов.

Среди причиненных ими потерь упомянем здесь только пароход *Эретрия (Eretria)* (3 464 *т*), погибший у устья Луары (Loire) 13 мая, пароход компании Кьюнард *Элония (Alannia)* (13 405 *т*)—в 2 милях от отмели Роял Соверен 19 октября и госпитальное судно *Галика (Galeka)*—в 5 милях к *NW* от мыса Ля Хаг 28 октября. На минах также погибли: эскадренный миноносец *Лассу (Lassoo)* 13 августа в Северном море, 5 траулеров и около 20 других судов, а в октябре поврежден эскадренный миноносец *Зулу (Zulu)*. 4 ноября у Энглси (Anglesea) погиб пароход *Скерриз (Skerries)* (4 278 *т*), а 2 других—*Опал (Opal)* (599 *т*) и *Ливерпуль (Liverpool)* (686 *т*) погибли в декабре на минном поле, поставленном у острова Мэн.

Таким образом было ясно, что район действий фландрских лодок расширился. Действительно, в течение второй половины лета 1916 г. в строй вступила первая группа лодок типа „UC-II“ (*UC-16—UC-33*).

В западных водах погибло в течение октября много больших судов, в частности 20-го пассажирский пароход компании Энчор (Anchor) *Кабошэа (Cabotia)* (4 309 *т*) в 120 милях на *WNW* от острова Тори с капитаном и 31 матросом; 26-го—пароход компании Джонстон *Роуэнмор (Rowanmore)* (10 320 *т*) в 128 милях к *WNW* от Фастнэта; его капитан был взят в плен; того же числа *Раппахэннок (Rappahannock)* (3 871 *т*) пошел ко дну в 70 милях от островов Силли со всей командой в 37 чел. Пароход компании Дональдсона *Марина (Marina)* (5 204 *т*) нашел свой конец двумя днями позже в 30 милях к *W* от Фастнэта на пути в Америку; из его команды в 51 чел. 18 погибло, из коих 6 американцев. В тот же день у мыса С.-Винсента (St. Vincent) был потоплен американский пароход *Лэнао (Lanao)* (962 *т*). 23-го шлюп *Дженистэ (Genista)* послал радио о том, что он вступил в бой с подводной лодкой, после чего все смолкло; *U-59* победила, и еще одно судно исчезло вместе со своей командой.

Чтобы дать представление о размере нейтральных потерь, укажем, что до октября одна Норвегия потеряла 163 парохода: 97 потоплены без предупреждения, 45 подорвались на минах и 21 потоплен на минах или торпедами; кроме того было уничтожено 58 парусников.

Положение было настолько серьезно, что в ноябре адм. Джеллико было предложено оставить пост командующего Гранд-Флитом и принять должность Первого морского лорда. В то же время, повидимому, было сделано все, что только возможно. Узкость Дуврского пролива была постоянным источником беспокойства, и велики были те трудности, которые пришлось там преодолеть. Предпринятые зимою 1914/15 г. попытки установить от Фастнэта до мыса Гри-Нэ бон, состоящий из тяжелых деревянных балок, каждая весом в 4 *т*, подвешенных между буями, оказались неудачными. Комбинация из закрепленных минированных сетей с глубинными минами, подобно примененным при постановке заграждения у бельгийского побережья в 1916 г., послужила образцом для другого заграждения, поставленного от южных Гудвинских мелей (South Goodwin Sands) до внешней кромки отмели Рюйтинген, и днем и ночью охраняемого патрулями. Это заграждение не смогло воспрепятствовать проходу подводных корсаров, которые подныривали под него днем или проходили над ним ночью. Мины тащились на якорях и запутывались в сетях, так что к весне 1917 г. заграждение стало угрозой для патрулей. Была уничтожена только 1 лодка, но она не была жертвой какой-либо системы заграждений, старой или новой. 21 августа *UC-10* (Альбрехт) была настигнута британской лодкой *E-54* у банки Схаувен, любимого места отдыха германских лодок [1].

---

[1] Британские списки (1919 г.) указывают, что в этот день и при обстоятельствах, описанных выше, была потоплена *UC-7*. Впоследствии было установлено, что это была *UC-10*.

Хотя это заграждение не смогло выполнить назначения в качестве непроходимого препятствия, поставленного поперек пути подводных лодок, но тем не менее оно стесняло противника. Поэтому в ночь на 29 октября имел место рейд эскадренных миноносцев под командой коммодора Михельсена, во время которого был потоплен британский эскадренный миноносец *Флэрт* (*Flirt*) и выведен из строя *Ньюбиен* (*Nubien*). Ответом англичан на эту ночную диверсию было удлинение сетей до банки Сну (Snou Bank), произведенное в декабре.

Заграждения ставились не только Дуврским патрулем, но и его противниками из Фландрии. Лодки „UC" поставили заграждение из 400 мин у побережья Голландии от Маасской отмели до Имюйдена (Ymuiden). На этом заграждении погибло 5 британских эскадренных миноносцев, и задача тральщиков была вдвойне затруднена ввиду возможности молниеносно быстрых атак со стороны фландрских миноносцев. У Форта было поставлено другое заграждение с целью нанести ущерб торговле со Скандинавскими странами; однако на поставленных 90 минах взорвался только один пароход. У Гарвича из 265 поставленных мин было вытралено 213, с потерей 4 тральщиков и 5 пароходов. В числе этих жертв были тральщики *Лэдлоу* (*Ludlow*) и *Тотнес* (*Totnes*), коснувшиеся мин 29 декабря у Шипуош (Shipwash). Первый затонул на якоре после того, как подорвался кормой, и погиб окончательно, но его сотоварищ, доставленный в Гарвич без носовой части, был починен и дослужил до перемирия.

В этот период была ликвидирована еще одна лодка, на этот раз никакая другая, как пресловутая *U-20*—лодка, которая под командой Швигера потопила *Лузитанию*, *Хеспириэн* и *Кимрик*. В октябре она вышла из базы в крейсерство, закончившее ее карьеру. Возвращаясь домой, она подобрала у норвежского берега товарища, отменно несчастливую *U-30*, дизеля которой испортились. Эти лодки шли вместе, и на следующий день (4 ноября) в густом тумане обе крепко сели на мель у Харбёэре (Harböere) на берегу Дании. Освободившись от 30 *т* груза, *U-30* удачно всплыла через два часа; ее сотоварищ, однако, остался на мели. По радиотелеграфу была послана просьба о помощи. Для спасения лодки был выслан германский отряд под прикрытием 4 линейных кораблей, линейного крейсера *Мольтке* и полуфлотилии эскадренных миноносцев. Но *U-20* пришлось бросить. Ее носовая часть была взорвана, команда пересажена, и вся эскадра повернула домой. Внезапно под серединой корпуса линейных кораблей *Гроссер Курфюрст* (*Grosser Kurfürst*) и *Кронпринц* (*Kronprinz*) взорвались торпеды, причинившие серьезные повреждения. Британская подводная лодка *J-1* обнаружила германский отряд и ускользнула от сильной завесы, прикрывавшей более мощные неприятельские корабли. Однако и на этот раз большое число водонепроницаемых переборок и мероприятия по поддержанию остойчивости спасли германские линейные корабли от потопления, и они достигли порта. Шеер получил выговор от кайзера за то, что рисковал ценными единицами боевых эскадр. Командующий флотом выдвинул аргумент, что Флот Открытого моря должен оказывать всемерную помощь действующим подводным лодкам, и, начиная с этого времени, он главное внимание обратил на подводную войну и на набеговые действия эскадренных миноносцев против Дуврского патруля.

В западных водах кампания продолжалась, и фландрские лодки начали ходить в те районы, в которые до тех пор заходили только большие подводные лодки, обогнув Шотландию с севера. 6 декабря погибла первая из фландрских лодок на юго-западных подходах: *UB-29* (Платш)— лодка, атаковавшая *Сэссэкс,* была взорвана подрывными тралами эскадренного миноносца *Эриел* примерно в 12 милях на *SW* от маяка Бишопс-Рок (Bishop's Rock). Действовали и другие лодки, в частности *U-66*. Подводная лодка *U-57* встретила лодку *Дейчланд* при ее возвращении из американских вод и конвоировала ее домой. Среди уничтоженных судов был *Норт Уэлс* (*North Wales*) (4 072 *т*), обломки которого, прибитые к берегу Корнуэлса, были единственным свидетельством постигшей его судьбы. В течение последних недель 1916 г. 4 подводные лодки, вероятно *U-32, U-52, U-64* и *U-65*, были отправлены в Средиземное море на усиление адриатической флотилии.

Фландрская флотилия теперь испытала три новые потери. 22 ноября *UB-19* (Ноодт) вышла из Зеебрюгге в западную часть Английского канала и 8 дней спустя встретилась с судном-ловушкой *Пенсхэрст* (*Penshurst*) в 25 милях к югу от Портлэнд-Билл. В последовавшем бою подводная лодка была уничтожена. 4 декабря подводный минный заградитель *UC-19* (Нитцше) был уничтожен глубинными бомбами эскадренного миноносца *Люэлин* (*Llewellin*) в Дуврском проливе. Затем, 14 января 1917 г. *UB-37* (Гюнтер) также пала жертвой судна-ловушки *Пенсхэрст* в Английском канале.

Здесь нам следует вернуться немного назад. 10 сентября кап. Бюлов был послан Хольцендорфом посетить Людендорфа в главной квартире. В конце обмена мнениями Людендорф высказался в пользу неограниченной подводной войны, как только выяснится военная обстановка. Затем канцлер представил кайзеру записку, в которой просил сделать выбор между оружием дипломатии и подводными лодками. В то же время Бернсторфу было предложено снова поднять перед президентом Вильсоном вопрос о ведении подводной войны с целью достигнуть известного соглашения. Эти инструкции пришли слишком поздно, так как президент уже решил отложить всякое решение до президентских выборов 7 ноября. Шеер со своей стороны настаивал перед Людендорфом на желательности безотлагательного начала неограниченной войны, указывая на опасность полумер. 22 ноября он виделся с Гинденбургом и Людендорфом и убедился в том, что они оба согласны с ним. В декабре союзники отвергли мирные предложения Германии — предложения, намеренно сделанные неприемлемыми с тем расчетом, чтобы Германия могла последовать примеру Пилата—публично умыть руки и провозгласить свою невинность, прежде чем произнести приговор судоходству. 22 декабря было решено начать долго откладывавшуюся войну „без ограничений" против торговых судов всех национальностей, встреченных в „военной зоне", которая была очень сильно расширена. Канцлер Бетман-Гольвег был, наконец, побежден в его долгой борьбе против военного и морского командований.

Применением безжалостных средств уверенно рассчитывали сломить сопротивление Англии к осени 1917 г. Немцы рассуждали так. Англия, тоннаж торгового флота которой достигал к этому времени 20 млн. *т* гросс, была главной опорой истощенных войною союзников. По примерному подсчету 3,6 млн. *т* было реквизировано для военных надобностей;

0,5 млн. *т* используется в каботажном плавании; около 1 млн. *т* находится в ремонте; около 2 млн. *т* требуется для нужд союзников [1]; остается около 8 млн. *т* для собственного снабжения Англии. Объем морских перевозок в Англию в течение 1916 г. был исчислен только в $6^3/_4$ млн. *т*, но к этому итогу было прибавлено 3 млн. *т* нейтральных перевозок и 900 000 *т* „не-английских“, в общей сложности $10^3/_4$ млн. *т*. Ввиду плохого урожая пшеницы в Аргентине и окончания в феврале снабжения пшеницей из Канады, зерно пришлось бы доставлять из Австралии и Индии, по более длинным путям, которые должны были поглотить еще $^3/_4$ млн. *т*. Таким образом ожидалось, что если ежемесячно будет уничтожаться 600 000 *т* [2] и около 1 200 000 *т* нейтральных судов отпадут под давлением террора, можно будет добиться мира в 5 месяцев. К концу этого периода объем перевозок в Англию и из Англии должен был уменьшиться на 39%, а эта потеря была бы окончательной и невосполнимой. Пришлось бы ввести хлебный паек; снабжение датскими и голландскими жирами значительно сократилось бы. Кроме того, перерыв снабжения скандинавским крепежным лесом означал бы уменьшение добычи угля; следовательно должна была наступить нехватка военных запасов, которую нельзя было бы восполнить из других нейтральных источников [3].

Война против морской торговли, ограниченная нормами призового права, вела к уничтожению каждый месяц только 80 000 *т* судов, поддерживавших сообщение с Англией. „Ограниченная“ война давала результат в 350 000 *т* в месяц. Обе системы были связаны с потерей действовавших подводных лодок от вооруженных торговых судов. Но, самое главное, в ведших борьбу союзных рядах не наблюдалось никаких признаков упадка духа.

При обсуждении вопроса о неограниченной войне указывалось, что ее объявление одновременно с ее действительным началом должно было вызвать „священный ужас“. Что касается вступления в войну Америки, то ее результатом был бы захват германского тоннажа, находившегося в портах Соединенных штатов, но были сделаны приготовления к нанесению этим судам непоправимых повреждений, чтобы они оказались бесполезными. Кроме того не предполагали, что из США могли быть переброшены войска в сколько-нибудь значительном количестве; а в союзе с Англией, умирающей от военного истощения, Америка вскоре

---

[1] Неминуемый развал России не учитывался, так как Людендорф заявил, что „до нас не доходило никаких сведений, которые содержали бы сколько-нибудь надежные указания на разложение в русской армии“.

[2] Фактически в апреле 1917 г. было уничтожено 849 000 *т*.

[3] О происхождении „неограниченной войны“: в конце 1915 г. германское морское министерство представило записку, защищавшую неограниченную войну. Чтобы убедить кайзера, имперского канцлера и министерство иностранных дел, были приведены статистические данные, касающиеся британского снабжения продовольствием, цен, морского страхования, фрахтов и т. д. В записке указывалось также, что состояние снабжения Германии продовольствием оправдывает принятие самых крайних мер для скорого заключения мира. Канцлер и министерство иностранных дел не соглашались, они с недоверием отнеслись к цифрам и боялись неблагоприятного действия неограниченной войны на нейтральных; вследствие этого морское министерство запросило мнения девяти выдающихся деловых людей, из коих восемь предсказали успех в 6 месяцев от даты начала, а девятый считал, что будет достаточно и 3 месяцев. Эта анкета несомненно сыграла значительную роль в решении, принятом в декабре 1916 г., так как считалась выражением независимого и неинспирированного мнения.

должна будет уступить. Поэтому мир должен был быть заключен, прежде чем мог быть использован новый урожай. Другой, единственно возможной альтернативой было всеобщее истощение [1].

Все способы побуждения, аргументации и даже нападения были использованы, чтобы протащить этот план. Не было допущено ни одного слова возражения или критики. Даже такому крупному магнату судоходства, как покойному Баллину, не позволили выразить его отрицательное отношение. План требовал от подводных лодок полного напряжения всех сил, так как обещанные результаты должны были достигаться месяц за месяцем. Едва подводные лодки со своими усталыми командами возвращались в порт, как их приходилось бы поворачивать обратно и снова посылать в море после спешной починки, а порою и без всякого ремонта. Сами немцы теперь признают, что категорическое обещание добиться решения в пятимесячный срок было огромной ошибкой. Таким образом германскому народу были даны положительные гарантии, а когда народ увидел, что торжественное обещание не выполняется и никогда не сможет быть сдержано, крушение надежд подломило его уже надорванные войной моральные силы. Что союзники поднимутся и встретят контрмерами угрозу беспощадного, ненужного истребления всех без разбора торговых судов и их команд; что союзники примут героические меры по ограничению использования судов для перевозок и по замене потопленных судов; что союзники усилят проведение мер борьбы против подводных лодок — все эти обстоятельства очень мало, либо вовсе не были учтены в картине будущих событий. Каждое соображение в пользу Германии было подчеркнуто, все соображения против нее преуменьшались, отбрасывались или высмеивались.

Адм. Капелле была выдвинута широкая строительная программа, и он не соглашался на постройку таких лодок, которые не могли быть закончены в течение года [2]. Одним словом, подводные лодки, находившиеся в строю и заканчивавшиеся постройкой, должны были провести грандиозную кампанию против морской торговли. В случае какого-нибудь промедления в этой грандиозной попытке добиться победы, игра была бы обречена на проигрыш: когорты подводных лодок, стоявшие незаконченными на стапелях, не могли бы спасти положения. Не было смысла заказывать новые лодки, если бы их вступление в строй было делом отдаленного будущего. По существу все предприятие носило характер гигантского разбойного нападения; хрупкое стекло мирового судоходства должно было быть разбито так, чтобы подводные лодки могли захватить плоды победы и удрать, прежде чем полиция в лице Америки успеет наложить на них свою руку. Если бандиты успеют вовремя убраться и сдадут добычу своим нанимателям, все будет в порядке! Им будет достаточно того автомобиля, который уже имеется в их распоряжении. Но если бы они попались, то давать заказ на новый автомобиль, который может быть получен только через несколько месяцев после окончания налета, значило бы просто швырять деньги. Отсюда нежелание Капелле приступать к осуществлению больших программ, основанных на массовом производстве.

---

[1] *Scheer*, Die Hochseeflotte, стр. 248.

[2] United States Naval Institute Proceedings, апрель 1926 г., статья Гайера, стр. 653.

4 января возникли новые колебания, но 9-го кайзер, вопреки совету канцлера, дал свое согласие на потопление вооруженных торговых судов без предупреждения, начиная с 1 февраля. Флот Открытого моря получил приказание поддерживать подводные лодки всеми возможными способами.

Прежде чем описывать начало беспощадной подводной войны, следует рассказать о нескольких событиях. В течение января *U-46* (Хиллебранд) действовала в Бискайском заливе, *U-55* (Вернер) и *U-85* (Петц) — на западных подходах к Англии.

2 судна: пароход Харрисона *Артист* (*Artist*) (3750 *т*), потопленный без предупреждения в 38 милях к $W^1/_2S$ от Смол (Smalls) 27 января с потерей всей команды в 35 чел., и рыболовный смэк *Тривон* (*Trevone*), потопленный 3 дня спустя артиллерийским огнем в 30 милях к *NW* от мыса Тривоз Хэд (Trevose Head), пали жертвами Вернера — командира, чьи подвиги соперничают с уже упоминавшимися нападениями-убийствами. Пароход *Эвэ* (*Ava*) (5 076 *т*) видимо был потоплен таким же образом; но так как все бывшие на нем 92 чел. пропали без вести, о их судьбе можно только догадываться. Пароход *Лэкс* (*Lux*) (2 621 *т*) также исчез в Атлантическом океане с 29 чел. команды.

Эти трагедии были только предзнаменованием той горькой чаши, которую еще предстояло испить в наступавшие месяцы. С 29 января 1915 г. до 1 февраля 1917 г. было потоплено 544 британских судна с потерей 3 066 жизней: 269 судов были взорваны торпедами, из них 148 были пущены ко дну без предупреждения. Кроме того, 129 судов были атакованы, но избегли общей судьбы. К этому дню было вооружено не менее 1 337 пароходов. Отсюда видно, что за описанный период 27% уничтоженного британского тоннажа было потоплено без предупреждения.

ГЛАВА VII

СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ. УСИЛЕНИЕ ПОДВОДНОЙ УГРОЗЫ

(1916 г.)

С прибытием в Средиземное море в течение осени 1915 г. 5 подводных лодок класса „тридцати“ с особо искусными командирами морское командование союзников было поставлено лицом к лицу с очень серьезной опасностью. Еще до того, как начались потопления, было принято решение подвергнуть Отрантский пролив тому же режиму, что и Дуврский. Однако между этими двумя узкостями были существенные различия. В то время как Дуврский пролив был мелководен, выход из Адриатики имел от 300 до 500 саж. (прибл. 500—900 *м.—Ред.*) глубины и был в два раза шире, но зато этот недостаток искупался отсутствием приливов, что являлось очень важным фактором. По представлениям, господствовавшим в тот ранний период войны, заграждение у поверхности моря (surface barrage) было в то время единственным практическим приемом, чтобы затруднить неприятельским подводным лодкам вход в Адриатическое море или выход из него. Поэтому в сентябре из Англии прибыло 60 дрифтеров для постановки сетевого заграждения поперек пролива, а в 1916 г. их число было увеличено до 160. Едва прибыли первые 60, как они потребовались для помощи при эвакуации остатков

сербской армии и беженцев после ужасного отступления перед войсками Макензена. Когда наконец дрифтеры были освобождены от этой непредвиденной чрезвычайной работы, они поставили свою линию сетей поперек пролива от мыса Отранто (Otranto) до острова Сассено (Sasseno), близ Валоны (Valona). В течение зимы 1915 г. по крайней мере 2 подводные лодки запутались в них. Один из дрифтеров *Ристор* (*Restore*) был 12 октября обстрелян и потоплен *U-39*; другой дрифтер *Гарриджил* (*Garrigill*) выдержал бой с другой лодкой 20 января 1916 г.

В начале 1916 г. Херзинг на *U-21* крейсеровал в Сирийских водах; *UB-7*, *UB-8* и *UB-14* были в Черном море; *UC-12* была использована для перевозок между Адриатическим морем и Северной Африкой; *UC-14* ставила минные заграждения в Адриатике; *UC-15* была в Черном море. На этом последнем театре находилась также *U-33*. Повидимому, она была отправлена в Константинополь из Адриатики ранней весной, так как около 1 февраля она потопила пароход *Бель оф Франс* (*Belle of France*) (3 876 *т*) с 19 человек команды в восточной части Средиземного моря. Гайер считает, что оставление этой большой лодки в Черном море на целый год было явной растратой сил. С германской точки зрения было бы гораздо выгоднее использовать ее в Средиземном море, где было изобилие возможностей атаки торговых судов. *U-34*, *U-35*, *U-38* и *U-39* базировались на Полу для войны против судоходства союзников.

Под командой нового командира Лотаря Арно де ля Перьера *U-35* сделала набег на торговые пути к востоку от Мальты. В это же время *U-39* была послана для уничтожения салоникских транспортов и 22 января близ Салоник подорвала торпедой большой транспорт с лошадьми *Норсмен* (*Norseman*) (9 542 *т*); нанесенное повреждение, однако, не было смертельным, и корабль выбросился на берег. Эта операция тоже критикуется Гайером, который считает, что если бы *U-39* действовала в свободном крейсерстве, она, действуя на обычных морских путях, могла бы пустить ко дну 20 000 или 30 000 *т*. Херзинг также крейсеровал в восточном бассейне и 8 февраля заметил старый французский крейсер *Амираль Шарне* (*Amiral Charner*). Подобно другим устаревшим броненосным крейсерам союзных флотов, он оказался крайне уязвимым для подводных атак, и его конец был быстр. Единственный уцелевший из всей команды в 335 человек был найден на плоте много дней спустя; он был единственным лицом, которое смогло передать трагическую весть.

Валентинер на *U-38* снова вышел в море 5 февраля; к концу месяца он был сменен Перьером. Последний серьезно решил создать себе ту репутацию, которая поставила его в голове подводных „тузов" („асов"). Сначала он потопил 25 февраля французский вспомогательный крейсер *Прованс II* (*Provence II*) (13 713-*т* — пароход *Ля Прованс*), шедший с 1 800 солдат, из коих 930 погибло. После этого он 1 марта уничтожил шлюп *Праймьюла* (*Primula*) у Порт-Саида. Это маленькое судно оказалось самым твердым орехом, который ему когда-либо пришлось разгрызать; он рассказывает, что хотя носовая часть судна была взорвана, оно дало машинам полный ход назад и попыталось таранить *U-35* в высшей степени оригинальным способом — кормой. Оно уклонилось от второй и третьей торпеды и пало жертвой только четвертой. Много других судов потопил Веселый Лотарь (Gay Lothar), в общей

сложности 22 600 *т*. В следующее крейсерство он атаковал большой пароход *Миннеаполис* (*Minneapolis*) (13 543 *т*), шедший с баластом, повредив его так сильно, что через 2 дня он затонул (25 марта). В период, когда адриатические лодки вернулись в свои базы для осмотра и ремонта, только 4 британских судна было потоплено в марте и 16 — в апреле.

Помимо текущей войны против торговли двумя лодками типа „UC" выполнялись также минные операции. За лето *UC-12* два раза ставила минные заграждения; но теперь, когда к ней присоединилась *UC-14*, недавно возвратившаяся из турецких вод, было сделано решительное усилие помешать сербской эвакуации. 4 декабря 1915 г. *UC-14* поставила у Валоны поле, на котором был поврежден итальянский вспомогательный крейсер *Читта ди Мессина* (*Citta di Messina*). 4 декабря у мыса Лингуэтта (Linguetta) итальянский транспорт *Ре Умберто* (*Re Umberto*), шедший с войсками в Валону, взорвался на другой мине; 500 солдат было спасено британскими дрифтерами. Также не повезло итальянскому эскадренному миноносцу *Интрепидо* (*Intrepido*), уничтоженному в это же время, но без человеческих жертв. 4 января *UC-14* поставила другое поле у мыса Лингуэтта, на котором 8-го погиб итальянский вспомогательный крейсер *Читта ди Палермо* (*Citta di Palermo*) (3 145 *т*). Двумя днями раньше итальянский транспорт *Бриндизи* (*Brindisi*) (1 863 *т*) с 425 новобранцами из Америки и несколькими сотнями тонн пищи для сербов также подорвался на одной из этих мин и быстро затонул с 200 жертвами. 21 февраля от мин же пошла на дно другая жертва — итальянское госпитальное судно *Марекиаро* (*Marechiaro*) (720 *т*) у мыса Лаги (Laghi). 15 и 23 февраля *UC-12* поставила два заграждения у Дураццо (Durazzo). Третье было поставлено 2 марта у Бриндизи (Brindisi); но когда ее командир Френер вышел 13-го из Каттаро для минирования входа в Таранто (Taranto), то 3 дня спустя взорвался на собственной мине. Поврежденный корпус был быстро поднят итальянцами и отремонтирован, чтобы стать подводной лодкой *X-1* итальянского флота. Подъем этого затонувшего неприятельского корабля позволил объяснить много тайн, до тех пор остававшихся непонятными. Лодка была построена по частям Везером и К-о в Бремене и собрана в Поле; ее команда была германской, хотя она ходила и под австрийским и под германским флагами. Если принять во внимание, что Рим и Берлин не находились в состоянии войны, оставалось спросить: какие причины оправдывали минирование германской лодкой подходов к итальянским портам?

До сего времени Италия воздерживалась от объявления войны Германии. Германия, с своей стороны, не предпринимала открытых актов вражды против Италии. Теперь было получено неопровержимое доказательство того, что под прикрытием союзного флага Германия предпринимает (и предпринимала) военные действия против Италии. Формальное объявление войны Римом последовало вскоре после этого (27 августа 1916 г.), устранив фальшивое положение.

За северо-восточными пределами Эгейского моря германские лодки были активно использованы в Черном море. Русские атаки на Эрзерум предоставляли достаточно поводов для развертывания подводных операций: представлявшиеся удобные случаи для атаки русских кораблей, поддерживавших кавказскую армию, могли быть с таким же успехом

использованы лодками меньшего тоннажа, чем *U-33* и *U-39*. Последняя присоединилась к своему собрату в мае и оставалась в Черном море до августа. За весь год они уничтожили только 4 парохода, 4 парусника и 2 рыбачьих судна. В числе их было госпитальное судно *Портюгаль* (*Portugal*) (5 358 *т*), которое Гансер (на *U-33*) потопил 30 марта, причем погибло 90 чел., в том числе 15 сестер. Вероятно также *U-33* была победителем русского эскадренного миноносца *Лейтенант Пущин*, потопленного у Варны 9 марта[1]. Она также потопила пароход *Киев*. В число ее подвигов надлежит включить обстрел Сухумского маяка[2] и города Граданта[2]; та же подводная лодка действовала и поддерживала *Бреслау*, когда последний 3 апреля бомбардировал Трапезонд. Второе русское госпитальное судно *Вперед* (859 *т*) было потоплено 9 июля[3].

В Отранто сети дрифтеров оказались бесполезной преградой; подводные лодки могли либо проходить через них в надводном положении в интервалы между сетями, либо — что случалось реже — подныривать под них. В апреле верхний край сетевого заграждения был опущен на 12 футов (3,6 *м*) ниже его первоначального уровня под поверхностью; в то же время вертикальная глубина полотнища сети была увеличена до 140 футов (42,7 *м*), образуя таким образом занавес, нижний край которого находился в 180 футах (54,9 *м*) под поверхностью. Затем был достигнут первый успех. 13 мая, вскоре после выхода из Каттаро, лодка *VI* (Фалькенхаузен) запуталась в сетях. Так как ни один из дозорных дрифтеров—*Калистога* (*Calistoga*) и *Дульче Дорис* (*Dulce Doris*)—не был вооружен, был вызван *Ивнинг Стар II* (*Evening Star II*), который открыл меткий огонь по запутавшейся лодке. Тогда германская команда затопила свою лодку. Кстати она оказалась той самой лодкой, которая 18 марта потопила у Дураццо французский эскадренный миноносец *Ренoден* (*Renaudin*).

В апреле *UC-14* поставила минные заграждения у Бари (Bari) и Корфу (Corfu); эта лодка исключительно счастливо избавилась от гибели, получив попадание торпедой, которая не взорвалась. На Средиземноморском театре появились большие минные заградители типа *U-71* — *U-80*, корабли печальной памяти для обеих воюющих сторон. 1 апреля было отмечено выходом из Куксхафена *U-73*, направившейся в Средиземное море с грузом в 34 мины. Обойдя Шотландию с севера и потопив парусник *Инверляйон* (*Inverlyon*) (827 *т*) у Фастнэта 11-го, она проследовала к югу и 17-го появилась у Лиссабона (Lisbon), поставив там минную банку с соответствующим разрушительным ущербом для различных нейтральных судов. По прошествии почти 50 дней после постановки заграждения у Таго взорвался крейсер *Хэмпшир* (*Hampshire*), коснувшись мины, поставленной подводной лодкой. В связи с катастрофой у берегов Оркадских островов, адм. Джеллико заметил, что до по-

---

[1] По данным немецким[2] (*Г. Лорей*, Операции германо-турецких морских сил в 1914 — 1918 гг.) и русским, эскадренный миноносец *Лейтенант Пущин* не был подорван торпедой, а погиб на мине. *Прим. ред.*

[2] В английском оригинале сказано: „Toukhoum lighthouse“ и „Town of Gradant“. Второе — непонятно. *Прим. ред.*

[3] Британские списки (1919 г.) дают дату гибели 16 июля. Пресса „Альманах Уайтэйкера“ (Whitaker) и „Морской ежегодник Брассэя“ („Brassey's Naval Annual“) за 1919 г. дают приведенную в тексте дату.

хода *Хэмпшира* (5 июня 1916 г.) подводные лодки ставили мины только в водах значительно южнее Фирт-ов-Форт. С другой стороны, в настоящее время из германских источников стало известно, что 31 марта *U-74* поставила минное заграждение поперек южного выхода из Фирт-ов-Форт, и на нем 20 апреля взорвался пароход *Сэббия* (*Sabbia*). Если бы было известно, что как заграждение, на котором подорвалась *Сэббия*, так и заграждение у устья Таго были поставлены лодками с большим радиусом действия, возможно, что безопасность прибрежного пути к западу от Оркнейских островов была бы сочтена более сомнительной.

Бдительные патрули и полнолуние препятствовали *U-73* поставить еще мины в районе Гибралтара. Пройдя пролив, ее командир (Зис) взял курс на Мальту, поблизости которой поставил свои последние 22 мины. Часть из них он поставил, идя в надводном положении; вынужденный эскадренным миноносцем уйти под воду, он погрузился и поставил оставшиеся у него „ананасы". 4 дня спустя, когда он достиг Каттаро, его смертоносный груз уже причинил разрушения среди союзнических военных кораблей. На этом заграждении на другой день после его постановки подорвался британский линейный корабль *Рэссел* (*Russel*) (флагманский корабль к.-адм. Фримэнтл) и шлюп *Настэршиэм* (*Nasturtium*), которые оба затонули; на первом погибло 126 чел. На следующий день вооруженная яхта *Эгьюза* (*Aegusa*) также взорвалась на одной из этих мин; и даже 4 мая, когда взорвался траулер *Краунсин* (*Crownsin*) — это маленькое заграждение все еще продолжало требовать жертв. Позднее к *U-73* присоединилась вторая однотипная лодка, *U-72*. Несмотря на то, что в Средиземное море пришли и действовали там еще 17 подводных заградителей меньшего размера, с апреля 1916 г. по октябрь 1918 г. на минах погибло только 19 судов. Во многих районах глубины моря препятствовали постановке мин, а в более мелководных районах опасность была смягчена деятельным тралением.

30 апреля, возвращаясь из Северной Африки с турецкой миссией, Херзинг уничтожил у Мальты лайнер *Сити ов Лакноу* (*City of Lucknow*) (3 677 *т*), но только 27 мая были получены известия о серьезном усилении потопления судов. В течение этого и 5 следующих дней *U-39* потопила 10 британских пароходов у Алжирского побережья и обстреляла Портоферрайо (Portoferrajo) на о-ве Эльба (Elba). В особенности тяжело пострадал итальянский торговый флот; из всего его состава было уничтожено 30 000 *т*, главным образом — мелкие суда. Вскоре затем, 9 июня, в западном бассейне появилась *U-35* и в течение ближайших 3 недель потопила 7 британских пароходов. 21 июня она вошла в Картахену с письмом от кайзера к испанскому королю Альфонсу и на следующий день вышла для продолжения крейсерства. Ко дню возвращения в базу, 4 июля, ею было потоплено 40 судов. Затем *U-39* вновь появилась у Алжирского побережья и с 12 по 25 июля потопила еще несколько судов.

Рекордное крейсерство Перьера, за время которого он по его словам уничтожил не менее 54 судов общим водоизмещением 91 000 *т*, продолжалось с 26 июля по 20 августа. С установленной 10,4-*см* (4,1-дм.) пушкой и отборным наводчиком, комендором с Флота Открытого моря, его любимым методом было потопление артиллерийским огнем после предупреждения. В этом плавании он израсходовал 900 снарядов и только 4 торпеды, 1 из которых он неудачно выпустил по французскому крей-

серу *Вальдек Руссо*. Его излюбленным приемом было открывать огонь с дистанции около 5 500 *м*, сближаясь до 2 500 *м*, пока атакованное судно не было покинуто командой; затем он завершал дело выстрелом в нос и в корму судна. Перьер вернулся в Германию в марте 1918 г., чтобы принять командование подводной лодкой *U-139*; он имел на своем счету 500 000 *т* уничтоженных судов, что составляет одну пятую всех потерь в Средиземном море в 1916 и 1917 гг. Жертвы этого грозного „морского ястреба" состояли из 2 военных кораблей, 1 вспомогательного крейсера, 5 транспортов с войсками, 125 пароходов и 62 парусников.

Теперь вернемся к Отрантскому проливу. 23 июня австрийская лодка *XV* (Шлоссер) встретилась с итальянским вспомогательным крейсером *Читта ди Мессина* (*Citta di Messina*) (3 495 *т*), сопровождаемым французским эскадренным миноносцем *Фурш* (*Fourche*). Несмотря на конвоира, итальянский корабль был потоплен. Подводная лодка была отогнана; однако несколько позже конвоирующий миноносец был сам подорван торпедой и затонул. Следующий случай произошел на линии дрифтеров. 7 июля в сетях запуталась подводная лодка; спустя 2 дня, австрийский крейсер с миноносцами вышли из Каттаро в набег против линии дрифтеров и потопили *Аструм Спеи* (*Astrum Spei*) и *Клявис* (*Clavis*). На следующий день было донесено о второй запутавшейся лодке; тогда в ожидании нового набега дрифтеры были оттянуты к югу, на линию остров Фано (Fano)—мыс Санта Мария ди Леука (Santa Maria di Leuca). В тот же день (10 июля) итальянский эскадренный миноносец *Импетуозо* (*Impetuoso*) был потоплен в нижней Адриатике лодкой *XVII* (Худечек).

В течение 1916 г. подводные лодки девять раз запутывались в сетях и по крайней мере две расплатились гибелью: австрийская *VI* и германская *UB-44*. Последняя была новой лодкой из числа 6 собранных в Поле в 1916 г. [1]. 30 июля дрифтер *Куорри Ноу* (*Quarry Knowe*), стоявший у сетей, заметил запутавшуюся лодку; он вызвал *Гариджил* (*Garrigill*) и они увидели, что сети погружаются. Было сброшено несколько глубинных бомб, после чего произошел взрыв. Тем не менее мертвый груз остался в сетях; была сделана попытка отбуксировать запутавшуюся подводную лодку на мелкое место. В конце концов сети и запутавшаяся лодка оторвались и ушли на глубину. Так погибли лейтенант Вегер и команда лодки *UB-44*.

Вероятно в отместку за этот успех 3 гидросамолета атаковали 26 августа линию дрифтеров, причем бомбами был потоплен *Рози* (*Rosie*); после этого на этих мелких судах были установлены зенитные орудия. Впоследствии для усиления патруля в его наступательных действиях против подводного врага была устроена база морской авиации. Для подкрепления надводного патруля были также посланы моторные катера. Тем не менее, подводные лодки беспрестанно проходили проливом. У Отранто было поставлено итальянское минное заграждение, а севернее и южнее патрулировали французские и итальянские суда. Здесь, в Тарантском заливе, 16 октября лодкой *XVI* (Ценпа) был подорван торпедой итальянский эскадренный миноносец *Нембо* (*Nembo*); взрыв торпеды вызвал детонацию глубинных бомб в погребе миноносца и на-

---

[1] Их нумерация была: *UB-42 — UB-47*; из них *UB-43* и *UB-47* были переданы Австро-Венгрии в мае 1917 г. после службы под германским флагом.

столько повредил лодку *XVI*, что она затонула рядом со своей жертвой [1]. Тяжелый удар постиг итальянцев в ночь на 11 декабря, когда линейный корабль *Реджина Маргерита* (*Regina Margherita*) коснулся двух мин на заграждении, поставленном у Валоны, и потонул с 690 человеками офицеров и команды.

К концу года имела место другая вспышка активности подводных лодок. В течение штормового вечера 17 декабря лодка *XX* запуталась в сетях дрифтера *Фишер Гёрл* (*Fisher Girl*). Были призваны на помощь *Гердон* (*Guerdon*) и *D. H. S.*; вокруг подводной лодки были брошены глубинные бомбы, и в течение 4 часов она стояла тихо. Наступила ночь, шторм не прекращался, и *Фишер Гёрл* донес, что лодка находится у него под бортом. Вернувшись, *D. H. S.* сбросил еще одну глубинную бомбу; всплыло масло, успокоившее волнующееся море. На рассвете была сделана попытка оттащить неподвижную массу ближе к берегу, но тросы лопнули от натяжения, и запутавшийся враг, повидимому, камнем пошел ко дну [2].

5 дней спустя для нападения на дрифтеры снова вышли крейсер и 4 эскадренных миноносца, но были отогнаны проходившим французским соединением. Следует предполагать, что этот рейд был предпринят для очищения пути *UC-35*, вышедшей из Киля 3 декабря; пройдя Дуврский пролив, она должна была прибыть в Каттаро 26-го. Кроме этой лодки шесть других минных заградителей типа „UC-II“ (*UC-20, UC-22, UC-23, UC-24, UC-25* и *UC-34*) уже прибыли или вскоре должны были присоединиться к адриатической флотилии.

Все это время кампания против торговли продолжалась без перерывов. Потери тоннажа неизменно возрастали. В конце августа *U-38* сменила лодку *U-35* и хозяйничала на морских путях вокруг Балеарских островов. 3 августа тральщик *Клэктон* (*Clacton*) был потоплен в Эгейском море, а 17-го вооруженная яхта *Заида* (*Zaida*) погибла в заливе Александретта. В течение октября Перьер снова принялся за работу, и жертвой пал французский шлюп *Рижель* (*Rigel*), уничтоженный 2 октября; двумя днями позже он потопил торпедой у Сардинии большой французский вспомогательный крейсер *Галлия* (*Gallia*) (14 966 *т*), шедший с 2 000 французских и сербских солдат. Он описывает это нападение, как „ужасное дело“. *Галлия* шла 18-узловым ходом, переменными курсами, и он попал в нее своей последней торпедой с дистанции ок. 850 *м*. Возникла страшная паника, и много солдат бросилось за борт: „море было усеяно спасательными шлюпками, перевернутыми, переполненными людьми и залитыми водою, и барахтающимися людьми“. Громадное судно затонуло, погружаясь кормой, причем свыше 600 человек погибло.

---

[1] По данным „Кригсархива“ (Вена 1930 г.) лодка *XVI* погибла 17 октября 1916 г. от таранного удара итальянского корабля. Эта версия дает другую дату и другую причину гибели, чем выше указано.

[2] Австро-венгерскую подводную лодку *XX* долго считали уничтоженной в этот день и при вышеописанных обстоятельствах. В действительности она уцелела после случая в Отрантском проливе, но дата ее гибели еще окончательно не установлена. Итальянцы утверждают, что их лодка *F-12* утопила австро-венгерскую *XX* 4 июля 1918 г. Отчет „Кригсархива“ (упомянутого в предыдущем примечании) говорит, что *XX* (под командой старшего лейтенанта Людвига Мюллера) была потоплена итальянской подводной лодкой 1 мая 1918 г.

В тот же день пустой военный транспорт *Франкония (Franconia)* (18 150 *т*) был пущен ко дну у Мальты с 12 чел. команды. 6 ноября пароход компании Пенинсюлар энд Ориенталь *Арэбиэ* (*Arabia*) (7 933 *т*) был подорван торпедой у мыса Матапан (Matapan). 14-го французский вспомогательный крейсер *Бюрдигала* (*Burdigala*), более известный до войны как *Кайзер Вильхельм* (*Kaiser Wilhelm*) (12 009 *т*), погиб от мины или от торпеды. Мины, поставленные лодкой *U-73* в проливе Цеал (Zeal Channel) были причиной гибели 21 ноября огромного 48 158-тонного парохода линии Уайт Стар *Британик* (*Britannic*); он служил госпитальным судном и шел с административным персоналом и командой в 1 125 человек, но патрульные суда спасли всех, кроме 21. Двумя днями позже в проливе Миконе (Mykoni Channel) также наткнулось на мину другое госпитальное судно *Бримар Касл* (*Braemar Castle*) (6 318 *т*), но в этом случае судно выбросилось на берег и впоследствии было отремонтировано. 29-го на минах, поставленных в Судской бухте (Suda Bay) (Крит), погиб большой атлантический транспорт *Минеуоска* (*Minnewaska*) (14 317 *т*); поскольку эта бухта часто использовалась британскими военными кораблями как место якорной стоянки, обнаружение в ней мин было неприятной неожиданностью.

Значительно более серьезным фактом была посылка в Средиземное море еще четырех лодок Северного моря—*U-32, U-52, U-64, U-65*. Во время долгого перехода в Каттаро *U-52* (Вальтер Ханс) 25 ноября встретила у Лиссабона старый французский линейный корабль *Сюфрен* (*Suffren*) и легко справилась с ним. Настоятельно нуждаясь в ремонте, этот старый галлиполийский ветеран полз в Брест со скоростью в 9 узл. без всякого конвоя. Весь его личный состав пропал без вести. 4 декабря несший оборонительное вооружение пароход *Каледония* (*Caledonia*) (9 223 *т*) пытался таранить атаковавшую его лодку *U-65*, но был потоплен у Мальты; очень опасались за судьбу его командира, капитана Блэки, взятого в плен; но угрозы репрессалиями оказалось достаточно, чтобы удержать взявших его в плен от повторения убийства Фрайета. Что касается *U-65*, то она была принуждена вернуться в Каттаро с серьезными повреждениями в носовой части и оставалась в ремонте до апреля следующего года.

Последний месяц грозного года принес новые тревоги. Хотя несколькими месяцами раньше Ханс Розе совершил на *U-53* переход через Атлантический океан и нападал на торговые суда у побережья Америки, поход этот не был повторен. Можно было ожидать, что район, в котором действовали подводные лодки, будет постепенно расширяться. Таким образом над головами морского командования союзников повисла Дамокловым мечом угроза появления в любой момент подводных лодок в водах, бывших до сих пор свободными от них. Эти опасения подтвердились, когда 3 декабря Валентинер на *U-38* появился у Фунчала (Funchal) и подорвал торпедами стоявшие на рейде французскую канонерскую лодку *Сюрприз* (*Surprise*), матку подводных лодок *Кэнгуру* (*Kanguru*) и кабельное судно *Дэшия* (*Dacia*) (1 856 *т*). Затем в течение 2 часов он бомбардировал город.

В декабре потери в судах нисколько не уменьшились; особенно активно действовали лодки *U-35* и *UC-22*. За вторую половину 1916 г. в Средиземном море было уничтожено не менее 96 британских судов водоизмещением в 415 471 *т*, 24 французских—64 829 *т* и 136 итальянских—181 831 *т*, в общей сложности 256 судов водоизмещением в 662 131 *т*. Число действующих подводных лодок возрастало, и в декабре было известно, что в море находятся 6 больших и 3 малых лодки. В январе 1917 г. на адриатические порты базировались 25 лодок.

В декабре союзники понесли еще ряд серьезных потерь.

Заслуживают упоминания: французский транспорт *Магеллан* (*Magellan*) (6 207 *т*), шедший с 1 000 солдат и потопленный у берегов Сицилии 11 декабря; транспорт с лошадьми *Рашэн* (*Russian*) (8 825 *т*), пущенный ко дну 14-го с 28 человеками команды; пароход *Уэстминстер* (*Westminster* (4 342 *т*), погибший в тот же день; уцелевшие с него были обстреляны во время посадки на шлюпки. Затем 27-го *UB-47* (Штейнбауэр) подорвала французский линейный корабль *Голуа* (*Gaulois*), шедший из Корфу в Салоники; конвоировавший его эскадренный миноносец *Дар* (*Dard*) и 2 французских патрульных судна спасли уцелевших. Следующая победа была одержана ею над войсковым транспортом *Иверниа* (*Ivernia*) (14 278 *т*) в день нового года у мыса Матапан; ввиду свежей погоды погибло 125 чел. *UB-47* совершила также набег на Сан-Пиетро (San Pietro) (Сардиния).

За этими катастрофами последовала гибель линейного корабля *Корнуолис* (*Cornwallis*) у Мальты 9 января; он был потоплен 3 торпедами с одной из вновь пришедших лодок, *U-32* (Хартвиг). 4 января русский линейный корабль *Пересвет* (уступленный Японией своим бывшим противникам) подорвался на мине и погиб у Порт-Саида, и, наконец, 25-го был подорван французский транспорт с войсками *Амираль Магон* (*Amiral Magon*) (5 566 *т*), шедший с 900 солдат в Салоники. Корабль затонул в 10 минут и только благодаря напряженным усилиям французских эскадренных миноносцев *Арк* (*Arc*) и *Бомбард* (*Bombarde*) погибло всего 93 чел.

Если в Средиземном море лодки делали свое дело почти без помехи, в Черном море их судьба была иная. После подрыва на мине *UB-7* (Лютиохан) в сентябре или октябре, *UB-45* (Палис), позднее пришедшая из Адриатики, погибла подобным же образом 6 ноября. Вскоре затем, 7 декабря, *UB-46* (Бауэр) взорвалась на минном поле к северо-востоку от Босфора [1]. Кроме того, в течение декабря малый заградитель *UC-15* (Хеллер), базировавшийся на Варну, взорвался на своих собственных минах у Сулина. Таким образом за несколько дней константинопольская полуфлотилия сократилась до двух лодок.

Херзинг ушел из Средиземного моря в феврале, и его возвращение домой с *U-21* было отмечено чрезвычайным инцидентом. Совершенно не подозревая, что германское правительство гарантировало „свободный проход“ через опасную зону каравану из 8 голландских пароходов, 22 февраля Херзинг увидел у Фалмоута соблазнительную цель. Конечно конвоя никакого не было, и он одно за другим атаковал и потопил 6 голландских судов. Только своевременное прибытие спасательных судов спасло остальные 2. Вернувшись домой, Херзинг узнал, что его „преступление“ было предметом ожесточенного спора между Голландией и Германией. Это является блестящим примером слабой власти Берлина над своими же собственными силами.

Январь 1917 г. отмечен концом „крейсерской войны“ на всех театрах. С этих пор каждое замеченное судно должно было быть атаковано и утоплено, невзирая на опасность для тех, кто находился на борту. В предшествующие уже рассмотренные нами месяцы каждый честолюбивый командир подводной лодки стремился попасть в Средиземное море. Там было много целей для нападений, опасность от дозорных судов была ничтожна, а искусному командиру едва ли приходилось опасаться прохода через Отрантский пролив. После кровопролитного

[1] Британский отчет указывает ее потерю 16 декабря 1916 г. на британском минном поле, поставленном вне Дарданелл после эвакуации. Выше приведена, по всей вероятности, более правильная германская версия.

потопления какого-нибудь большого парохода едва ли когда-либо возникали политические осложнения. География бассейна почти не допускала вариантов в маршруте судов в некоторых районах, и намеченные жертвы были почти лишены возможности ускользнуть. Подводной лодке оставалось только сидеть в засаде и ждать, пока патруль пройдет по охраняемой им линии, прежде чем возобновить нападения. Капер мог также появляться на некотором расстоянии в стороне, чтобы отвлечь дозорный корабль с его курса, и затем выходить на линию, чтобы грабить, топить и жечь. Траулеры оказались бесполезными для конвоирования таких ценных судов, как транспорты с войсками и припасами. Отовсюду поступали требования о присылке шлюпов, эскадренных миноносцев и глубинных бомб. Однако прошло еще много дней, пока контрмеры, уже с успехом применявшиеся в водах метрополии, удалось провести в опасном Средиземном море.

ГЛАВА VIII

КРИЗИС

(Февраль — апрель 1917 г.)

31 января 1917 г. в Вашингтоне была вручена германская нота. После выпада по адресу союзников за отклонение ими германских мирных условий (кстати намеренно составленных так, чтобы вызвать отказ союзников, с расчетом доставить Германии предлог для начала неограниченной подводной войны) — в ноте говорилось:

„Каждый день, на который укорачивается война, сохраняет обеим сторонам жизнь тысяч храбрых бойцов и является благодеянием для измученного человечества. Императорское правительство не могло бы отвечать перед своей совестью, перед германским народом и перед историей, если бы оно не использовало всех средств, чтобы ускорить конец войны. После попытки достичь соглашения путем переговоров, на которую противник ответил объявлением об усилении войны, императорское правительство, проникнутое высшим желанием спасти человечество и не совершить несправедливости против своей собственной страны, вынуждено продолжать навязанную ему борьбу за существование всем своим оружием. *Поэтому оно вынуждено отменить все ограничения, которые были наложены на использование его боевого оружия*[1]. Императорское правительство надеется, что Соединенные штаты оценят новое положение вещей с высшей степенью беспристрастия и со своей стороны помогут предотвратить дальнейшие несчастья и жертвы“.

Была установлена и объявлена опасной для всех видов судоходства зона, простирающаяся, грубо говоря, от голландского побережья до Норвегии, затем к Фарэрским островам (Faroe) и к югу до мыса Финистерре (Finisterre), причем в океане граница запретной зоны проходила примерно в 400 милях к западу от Ирландии. Средиземное море также было включено в запретные воды, кроме небольшого района к югу и к востоку от Испании и вокруг Балеарских островов. Был оставлен узкий коридор в качестве пути к Греции. Двум американским пароходам было разрешено еженедельно ходить между Нью-Йорком и Фалмоутом, при условии раскраски их широкими красными и белыми вертикальными полосами — бестактное условие, так как в США красными

[1] Курсив авторов.

и белыми полосами отмечается одежда осужденных преступников! Было также разрешено совершать ежедневно рейсы в течение дневного времени между Саутуолдом (Southwold) и Флиссингеном (Flushing) одному голландскому пароходу, подобным же образом расцвеченному флагами и окрашенному по указанию Германии!

Эта смесь елейного лицемерия, возвышенного бесстыдства, притворства и высокомерия была типичным примером германского военного мышления. Если бы не трагедия, скрывавшаяся за довольно прозрачной угрозой, признания, что Германия испытывает угрызения совести за наложенные ею самой на себя ограничения, могли бы вызвать всеобщую насмешку.

Если у кого и оставалась надежда, что должен быть какой-нибудь предел беспощадной германской кампании, иллюзии этих упрямых оптимистов должны были рассеяться после ноты от 28 января. В этом документе Британия еще раз обвинялась в использовании госпитальных судов для незаконных целей. В частности была сделана ссылка на Галлиполийскую операцию, во время которой англичане к первоначально заявленным 59 госпитальным судам прибавили еще 40 других. Были приведены примеры: например нота содержала обвинение, что французское госпитальное судно *Ля Франс* (*La France*) везло на палубе автомобили; затем, что некоторые суда использовались попеременно как госпитальные суда и как транспорты. Для иллюстрации был упомянут *Копенгаген* (*Copenhagen*), использованный сначала как транспорт, перечисленный в госпитальное судно 14 октября 1914 г., затем снова обращенный для перевозки войск 6 февраля 1915 г., опять 1 января 1916 г. занесенный в список госпитальных судов и затем 4 марта 1916 г. вновь изъятый из этого списка. Пленные германские офицеры, содержавшиеся на острове Уайт, заявляли, что курсирующие через Английский канал госпитальные суда уходят во Францию тяжело нагруженными и что высшие должностные лица имеют обыкновение ходить на этих судах. Кроме того, какой-то голландский подданный заявил, что германская блокада бесполезна, так как англичане злоупотребляют уставом Красного креста. Поэтому госпитальные суда не могут быть терпимы в районе, ограниченном линиями Флэмборо Хэд — Терсхеллинг и Ландс Энд (Land's End) — Уэссан. 29 марта 1917 г. госпитальные суда в Средиземном море получили из Берлина совет заходить в Каламату (Kalamata) на Пелопонессе и сообщать время своего прибытия и отбытия, а также свои наименования за 6 недель до такого похода. Затем они должны были итти к Гибралтару с определенной скоростью, причем их лойяльность должна была быть засвидетельствована каким-нибудь нейтральным официальным лицом.

На данные под присягой показания свидетелей, представленные для поддержки германских утверждений, Адмиралтейство немедленно ответило категорическим опровержением, заявляя, что их лживость может быть доказана осмотром любого госпитального судна. В ноябре 1915 г. *Мауритания* (*Mauretania*) была осмотрена датским, швейцарским и американским консулами, которые опровергли обвинение. Только в одном случае германской подводной лодкой был произведен обыск, а именно 23 февраля 1917 г. был остановлен *Дэнлюс Касл* (*Dunluce Castle*), который был найден в порядке и отпущен для продолжения перехода в Гибралтар. Но теперь осмотр не входил в германский план действий; рас-

сматривая целый ряд обдуманных нападений, произведенных весною 1917 и 1918 гг., мы неизбежно придем к выводу, что они были результатом тщательно продуманных приказаний, отданных командирам подводных лодок и рассчитанных на подрыв морального состояния капитанов и команд торговых судов. Если бы производились осмотры, то они обнаружили бы, что предполагаемые войска являются одетым в хаки личным составом санитарной службы, а груз является медицинским имуществом, санкционированным Гаагской конвенцией. Оправдания, приводившиеся Германией в отношении этих преднамеренных убийств, тем самым были бы опровергнуты.

Великому федеративному государству запада была брошена перчатка: вызов был быстро принят. 3 дня спустя дипломатические отношения между правительствами Соединенных штатов и Германии были прерваны. В речи на конгрессе президент Вильсон сказал:

„Я не могу заставить себя поверить, что они будут уничтожать американские суда и убивать американских граждан, сознательно проводя объявленный ими план беспощадной войны на море. Только очевидные факты могут заставить меня поверить этому... Если американские суда и граждане будут принесены в жертву германскими морскими командирами, легкомысленно нарушающими справедливое и разумное понимание международного права и очевидные требования гуманности, я позволю себе снова появиться перед конгрессом с просьбой дать мне полномочия для использования всех средств, которые могут оказаться необходимыми для защиты наших моряков и наших сограждан при совершении ими своих мирных, законных переходов по открытому морю. Я ничего не могу сделать иного. Я предполагаю, что все нейтральные государства поступят так же. Мы являемся искренними друзьями германского народа и серьезно желаем остаться в мире с правительством, которое говорит от его имени. Мы не желаем враждебного конфликта с германским народом, пока мы не будем принуждены поверить в его враждебное к нам отношение. Мы просто стараемся защитить наше право, справедливость и неприкосновенность человеческой жизни. Это — основы мира, а не войны. Бог даст, мы не будем вынуждены защищать их от актов преднамеренной несправедливости со стороны германского правительства".

Однако намерения Германии не допускали никаких сомнений.

31 января *U-45* задержала американское наливное судно *Уэстиго* (*Westego*) и потребовала у него горючего; на следующий день голландский пароход *Гамма* (*Gamma*) (2 115 *т*) был атакован на пути из Нью-Иорка в Амстердам без предупреждения и затем потоплен подрывными патронами и артиллерийским огнем. 3 февраля один американский моряк был убит при обстреле шлюпок тонувшего *Ивстона* (*Eavestone*) (1 858 *т*). В тот же день Ханс Розе на *U-53* потопил после предупреждения американский пароход *Хаусэтоник* (*Housatonic*) (3 143 *т*). 7-го пароход линии Энчор *Калифорния* (*California*) (8 669 *т*) был потоплен без предупреждения в 38 милях к *WtS* от Фастнэта, причем погибло 43 чел.; в тот же день аналогичный конец постиг пароход Джонстона *Видэмор* (*Vedamore*) (6 330 *т*) в 20 милях к западу от Фастнэта, причем погибло 23 чел. Далее, 8-го пароход Британской Индии *Мэнтола* (*Mantola*) (8 253 *т*) был уничтожен в 143 милях на *WSW* от Фастнэта, причем погибло 7 чел. 4 дня спустя пароход компании Уайт-Стар *Эфрик* (*Afric*) (11 999 *т*) был потоплен в 12 милях к *SSW* от Эддистона; в этом случае погибло только 5 чел.

Акт, имевший значение повода для действий, был совершен 25-го, когда 18 099-*т* пароход Кьюнарда *Лэкониа* (*Laconia*) был пущен ко дну в 160 милях к *NWtW* от Фастнэта, причем погибло 12 чел.

Если президент Вильсон полагал, что его торжественное предупреждение будет принято с должным вниманием, то теперь эти надежды пришлось оставить. Затем Соединенным штатам было нанесено последнее оскорбление. 1 марта стало известным „письмо Циммермана". Это было конфиденциальное письмо, датированное 19 января 1917 г., от германского статс-секретаря по иностранным делам Циммермана гер-

манскому посланнику в Мексике. Перехваченное в пути и расшифрованное, оно содержало в себе предложение побудить Мексику заняться подстрекательством Японии, чтобы последняя присоединилась к нападению на Соединенные штаты, если президент Вильсон объявит войну Германии. Американское общественное мнение, столь странно пассивное к убийству граждан США в открытом море, было сильно возбуждено, и волна возмущения прокатилась по стране. 4 марта было санкционировано вооружение американских торговых судов, а на следующий день президент заявил, что Соединенные штаты находятся в состоянии вооруженного нейтралитета. К концу февраля не менее 426 нейтральных судов было уничтожено с тех пор, как подводные лодки впервые начали топить суда невоюющих стран в 1915 г. Поэтому война между Соединенными штатами и Германией могла быть только вопросом времени.

Осенью 1916 г. не было недостатка в признаках, что радиус действия и численность германских подводных лодок возрастают. Гайер сообщает, что в декабре в строй вступило 15 новых лодок. Такого большого увеличения в последующие месяцы больше никогда не наблюдалось, так как в 1917 г. в среднем вступало в строй 7 лодок в месяц, а в 1918 г. — около 8. Гайер считает, что с ноября 1918 г. по ноябрь 1919 г. число новых лодок, вступавших в строй, должно было дойти до 25 в месяц! Михельсен утверждает, что в начале 1916 г. находилась в действии только 41 германская подводная лодка; к 10 января 1917 г. это число дошло до 103, поскольку потери в 1916 г. составили 22 единицы; из этого следует, что за указанный период в строй вступило 84 новых лодки. Как показали события, максимум силы и численности германских подводных лодок был достигнут в октябре 1917 г., когда имелось готовых 140 лодок — в строю или в перевооружении и в ремонте[1]; после этого месяца число лодок постепенно уменьшается. Соответственно этому большому увеличению числа лодок была увеличена и численность личного состава подводных сил, который прошел интенсивную подготовку. Многие старые командиры были назначены на новые и более крупные лодки, иногда — чтобы погибнуть с ними. Так, Р. Вейсбах с *U-19* получил *U-81*; Бруно Хоппе с *U-22* был переведен на *U-83*; Шнейдер с *U-24* принял *U-87*; Швигер с *U-20* был назначен на *U-88*; Шпигель с *U-32* — на *U-93*; Вюнше с *U-25* — на *U-97*; Георг с *U-57* вступил в командование *U-101*; Рюкер с *U-34* перешел на *U-103* и т. д.

Командиры малых лодок типов „UB“ и „UC“ также назначались на лодки позднейших, более крупных и улучшенных типов.

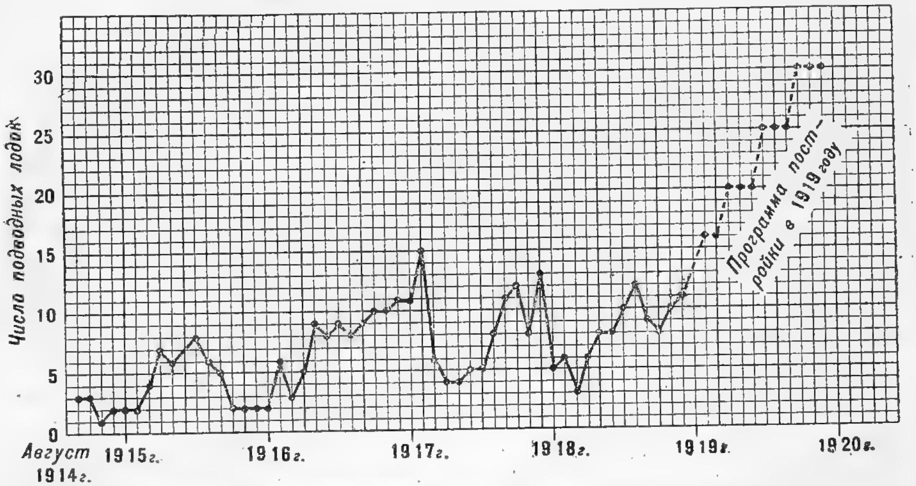
Хотя источники в значительной степени расходятся в своем анализе распределения подводных лодок к 1 февраля 1917 г.[2], мы можем принять для ориентировки данные Михельсена. Рассматривая только „боевые“ действующие лодки, он говорит, что 49 лодок было распределено по флотилиям Северного моря, 33 были во Фландрии, 24 — в Адриатике, 3 — в Константинополе и 2 — в Балтике, всего — 111. Что касается подкреплений, поступавших с верфей, лодки типа *U-87* — *U-92* либо уже вступили в строй, либо были готовы (последние три, видимо, задержались). Ни одна из лодок типа „UB-III“ не была готова до июня 1917 г.,

[1] Это были 140 „боевых“ лодок (war-front boats), и в их число не входили учебные.

[2] По данным Шеера: в Северном море — 57, во Фландрии — 38, в Адриатике — 31, в Балтике — 8.

когда появились первые лодки серии *UB-48 — UB-71*. Между ноябрем 1916 г. и июнем 1917 г. был готов для службы второй выпуск лодок „UC-II“ (*UC-49—UC-79*). За ними последовали только 6 других лодок измененной конструкции („UC-III“) в течение следующих 14 месяцев. Крупные подводные лодки универсального типа („omnibus“ submarine) *U-117 — U-126*, заказанные примерно в мае, вступили в строй только в марте—ноябре 1918 г.[1].

В феврале 1917 г. были даны заказы на 6 лодок в 810 *т* (*U-158 — U-159*, *U-160 — U-163*) и 45 лодок в 500 *т* (*UB-88 — UB-132*). Только в июне были заключены контракты в значительно более широком масштабе — на 9 лодок в 850 *т* (*U-164 — U-172*), 10 лодок по 2 130 *т* крейсерского типа (*U-191 — U-200*), 37 лодок по 530 *т* (*U-133 — U-169*) и 35 минных заградителей по 450 *т* (*UC-84 — UC-118*). Из них 5 лодок по 850 *т* и 16 из серий „UC“ вступили в строй до конца военных



Вступление подводных лодок в строй (по месяцам) (Михельсен).

действий. Следующая большая партия, заказанная в декабре 1917 г., состояла из 12 лодок по 850 *т* (*U-201 — U-212*), 36 лодок типа „UB“ (*UB-170 — UB-205*), 34 лодки типа „UC“ (*UC-119 — UC-152*) и 20 однокорпусных лодок (single-hull craft) (*UF-1 — UF-20*). Ни одна из этих лодок не была закончена во-время и в строй не вступила[2].

К концу войны подводные силы имели следующую организацию:

1) 5 флотилий, приданных Флоту Открытого моря (дислокация и фамилии командующих 1-й, 2-й, 3-й и 4-й флотилиями были даны раньше[3]; 5-я флотилия была расположена в Бремерхафене и находилась под командой Юрста);

---

[1] Лодки типа *U-117—U-126* были названы „универсальными“ потому, что на каждой из них были предусмотрены: мощное артиллерийское вооружение, большой запас торпед, мины и оборудование для постановки мин. Таким образом они были оборудованы для нападения на торговые суда всеми тремя способами.

[2] Михельсен и Гайер расходятся относительно времени заказа перечисленных здесь лодок.

[3] См. стр. 90.

2) флотилия подводных крейсеров (submarine cruiser flotilla) в Киле сначала находилась в подчинении морского штаба, но позднее была передана Флоту Открытого моря);

3) 2 флотилии, приданные фландрским морским силам;

4) 2 флотилии, расположенные в Средиземном море.

6 месяцев требовали сторонники беспощадной войны, чтобы достигнуть решения. Было рассчитано, что каждая западная позиция потребует 5 лодок: одной, действующей на позиции; одной, идущей на смену; одной, возвращающейся с позиции; одной, стоящей в ремонте, и одной, заканчивающей ремонт. На переход в район к юго-западу от Ирландии затрачивалась неделя, а 800-*т* лодка „среднего размера" могла находиться в море, примерно, 3 недели. Из наличных 49 лодок Северного моря в течение февраля находилось в море около 23, в марте—27; и только дважды эта последняя цифра была превзойдена до октября 1918 г., когда все наличные лодки были сосредоточены в готовности к последнему натиску. В Средиземном море число находившихся в плавании лодок редко превышало треть всего наличия. Согласно вышеприведенному расчету лодки Северного моря могли обслуживать 8 позиций; но когда патрули начали принуждать лодки искать свою добычу не ближе, чем в 200 милях от Фастнэта, эффективность их атак значительно понизилась, и в некоторых случаях для содержания одной действующей лодки на одной только позиции требовалось 7 лодок. Морское командование понимало, что обещанный успех мог быть достигнут в 6 месяцев только при условии форсированного до крайнего предела использования подводных лодок.

Снова крупным лодкам было разрешено проходить через Дуврский пролив. Фландрские лодки убедились в его проходимости, и с 1915 г. некоторым опытным командирам больших лодок Северного моря удавалось проходить через него. Поэтому был предписан этот кратчайший путь на запад; это означало экономию в 6 дней из 25, обычно полагавшихся на поход лодки Северного моря, и 8 из 14-дневного крейсерства фландрских лодок. Что подводные лодки все чаще проходят Дуврским проливом, стало для британского морского командования совершенно ясно. Старший морской начальник в Дувре сделался объектом жестокого нападения прессы, хотя он, при отсутствии необходимых надежно действующих мин, делал все, что было в его силах. Ставились мины типа „Элия" (Elia type); они имели большой радиус действия и поэтому должны были быть эффективными в качестве противолодочного препятствия; но их взрывающее и якорное приспособления имели недостатки. При 15-футовом (4,6-*м*) приливе трудно было ставить мины так, чтобы их могли касаться подводные лодки в надводном положении. Сильные течения чрезмерно увеличивали глубину установки, а мины, поставленные на малую глубину, при сильном волнении болтались в разные стороны; минрепы перетирались и лопались, и освободившиеся мины дрейфовали по морю. Кроме того корпуса мин были проницаемые, и если мины не сносились течением, то тонули вследствие течи. Прорезатели сетей на носах лодок или отводные спасательные леера над корпусами резали или отводили в сторону запутывающие приспособления; мины просто без всякого вреда отталкивались от лодки или, всплывая на поверхность, выдавали свое местонахождение, а дозорных судов имелось недостаточно для того, чтобы заставлять лодки держаться под

водой. Таким образом через узкость шел длинный поток подводных лодок, распространявшийся по западным подступам, где они могли заниматься истреблением морской торговли, шедшей туда со всего света.

Наступило 1 февраля, и с самого же начала коварный характер нападений не допускал никаких сомнений относительно размеров грозившей опасности. В течение последних 5 месяцев крейсерской войны во всех водах средний месячный итог потерь британского торгового флота составлял 37 судов, плюс около 8 судов от мин. Только два раза было пущено ко дну 42 торговых судна за 1 месяц—в августе 1915 г. и в ноябре 1916 г. Теперь за один короткий месяц—февраль—подводными лодками было потоплено 86 британских судов водоизмещением 256 394 *т* и 12—в 28 413 *т* гросс—подорвалось на минах, причем погибло 402 человека. Кроме того, во внешних морях подводные каперы потопили еще 7 судов водоизмещением в 28 679 *т*. Март не принес облегчения; наоборот, кривая потерь сделала дальнейший скачок вверх. Потери от подводных лодок перевалили за сотню: было уничтожено 103 судна, общим водоизмещением в 283 647 *т*. По сравнению с январем число потопленных судов почти утроилось, а с увеличением числа уничтоженных судов пропорционально росли потери в людях: 630 в марте по сравнению с 235 в январе. Потери от мин по сравнению с февралем возросли незначительно. В марте погибло от этого оружия 12 судов в 26 938 *т* с 51 чел. Действовавшие во внешних морях надводные каперы *Мёве* (*Möwe*), *Вольф* (*Wolf*) и *Зееадлер* (*Seeadler*) добавили свою долю, захватив и уничтожив 9 судов в 41 325 *т* с гибелью 11 чел., а германские эскадренные миноносцы у восточного берега потопили еще 2 парохода в 1 568 *т* с потерей 7 чел. Общий итог всех британских потерь в судах за март был 127 судов в 353 478 *т*, причем погибло 700 чел.

Как ни грозны были эти цифры, но худшее было впереди. В апреле 155 британских судов водоизмещением в 516 394 *т* гросс погибло от торпед, артиллерии и подрывных патронов подводных каперов; 14 других (28 888 *т*) погибло на минах. Истребление судов сопровождалось гибелью в море 1 125 чел. Таким образом в апреле было уничтожено более $^1/_2$ млн. *т* британского тоннажа. К этим результатам следует добавить поврежденные и временно вышедшие из строя суда. Немногим меньше были потери союзнического и нейтрального тоннажа; в течение этого мрачного месяца не менее 336 000 *т* было пущено ко дну, и еще 113 000 *т* гросс повреждено. Очень серьезным было решение датских, голландских, норвежских и шведских судовладельцев задержать свои суда в течение первых недель новой кампании. Пароходы со снабжением для Бельгии беспощадно топились; а когда 22 февраля Херзинг, возвращаясь на *U-21* из Адриатики, атаковал у Фалмоута 8 голландских пароходов (которым был гарантирован свободный проход) и потопил 6 из них, тревога нейтральных усилилась.

Передать царившее тогда мрачное настроение теперь, когда прошло столько времени, является задачей почти непосильной. На каждые 100 пароходов, покинувших Англию, 25 обратно не вернулись; они были потоплены на пути за границу или при возвращении с ценными грузами. Из тех пароходов, которые не могли пока еще быть вооружены, три четверти подверглись уничтожению; но из числа вооруженных пароходов три четверти избежали уничтожения. Приходилось сни-

мать орудия с пароходов в каком-либо порту вне опасной зоны и переставлять их на пароходы, шедшие в опасные районы. Американские суда начали вооружаться 12 марта. Между прочим, вооружение британских торговых судов было одним из больших достижений военного времени: к осени 1918 г. не менее чем 4 139 торговых судов имели оружие для борьбы с противником.

В течение первых 18 дней февраля были получены сведения о 40 столкновениях между подводными лодками и дозорными судами; за тот же самый период было уничтожено или повреждено 121 британский пароход, 10 союзнических и 50 нейтральных. Подводные лодки, решившие превзойти все, что ими было сделано до сих пор, действовали с полным напряжением всех сил; 23 единицы флотилий Северного моря и 9 из баз Фландрии были в море под командой испытанных командиров. Уже в 270 милях к *W* от Фастнэта они подстерегали и уничтожали суда. Дозорные суда рыскали во все стороны; едва они успевали прибыть на место гибели судна, как подводные лодки вновь появлялись за много миль в стороне, и погоня возобновлялась снова, но с малой надеждой на успех. В апреле подводным лодкам удалось не только уничтожить намеченные 600 000 *т*, но и превысить эту цифру на 50%. За 4 недели было пущено ко дну около 900 000 *т* гросс торговых судов всех национальностей. Вскоре должно было стать нечего топить. С математической точностью можно было предсказать, что к концу года у Англии едва останется столько тоннажа, сколько нужно, чтобы ввозить продовольствие; для перевозки же войск, для военных припасов, угля и других жизненно необходимых грузов ничего не должно было остаться. Вожди союзников стояли перед угрозой полного крушения.

Как было упомянуто выше, в ноябре главнокомандующему Гранд-Флитом адм. Джеллико было предложено принять должность первого морского лорда в Уайтхолле[1], специально для борьбы с беспощадной подводной войной, которая в то время считалась неизбежной и предстоявшей в близком будущем. Вместе с ним приехал к.-адм. Дэфф, назначенный начальником нового противолодочного отдела, созданного для управления всеми дозорными судами и тральщиками, а также воздушными силами прибрежного патруля. Морскими офицерами было внесено Адмиралтейству много предложений: от нападения на побережьи Германии и набега на Зеебрюгге до интенсивных минных постановок и защиты торговли.

Под руководством к.-адм. Дэффа проблема подробнейшим образом была изучена. В числе первых принятых мер было образование „охотничьих“ патрулей („hunting“ patrols), состоявших из групп эскадренных миноносцев и дозорных судов, базировавшихся на Портсмут и Девонпорт. Эти новые соединения были сформированы с целью избавить конвоиров от необходимости оставлять бывшие под их защитой торговые суда для нападения на подводную лодку, находившуюся поблизости. Эти новые наступательные мероприятия были дополнены организацией воздушного патруля, а также использованием против подводных лодок — судов, снабженных гидрофонами, изобретением, в то время находившимся еще в стадии испытания. К новым мероприятиям относятся также минирование Гельголандской бухты и учреждение противолодоч-

[1] Здание, в котором помещается Адмиралтейство в Лондоне.—*Прим. перев.*

ного патруля между Шетландскими островами и побережьем Норвегии. Было рекомендовано более широкое использование подводных лодок для преследования и истребления лодок противника, например путем расположения подводной лодки на некоторой дистанции за кормой торгового судна для атаки и уничтожения неприятельской лодки, в то время как последняя занята избранной ею жертвой.

В числе многих принятых на вооружение технических средств были гаубицы для метания бомб или снарядов, взрывающихся в 40—60 футах под поверхностью воды; введение нового снаряда для малого 12-фунтового (76-*мм*) орудия; развитие береговых и судовых гидрофонных станций; введение паравана для защиты судов от мин; быстрое вооружение торговых судов; расширение службы судов-ловушек. В 1918 г. был найден и принят удачный способ оборудования пароходов сетевой защитой. За этими мерами последовало создание сбрасывателей для глубинных бомб, прибрежных моторных катеров, улучшенных и мощных мин и глубинных минных полей в Гельголандской бухте и в Дуврском проливе, факелов для использования при ночных действиях, электрических приборов для обнаружения лодок (submarine-detectors) и маскировочной окраски торговых судов (dazzle-painting). Применение конвоирования караванов было затруднено крайним недостатком эскортирующих судов.

Помешать подводным лодкам выходить из своих баз было невозможно, но делались попытки ограничить район их действий Северным морем. В Дуврском проливе такие попытки потерпели неудачу. Таким же малоуспешным было организованное в более северных широтах преследование, имевшее целью заставлять подводные лодки держаться в подводном положении, пока не разрядятся батареи и они не принуждены будут всплывать. Но большие подводные лодки могли проходить днем 80 миль в погруженном состоянии малым ходом и затем ускользать с наступлением ночи. Поэтому только большое число эскадренных миноносцев и быстроходных дозорных кораблей могло заставить их держаться под водою. Прибыв в западные воды, подводные каперы встречали лишь слабые патрули. Им стоило только нырнуть при проходе патруля, чтобы после его ухода возобновить свою разрушительную работу или перейти в другой район и таким образом отвлечь патрули в сторону от путей судов. Конвоиры придавались только особенно ценным судам; и даже в этом случае, если атакующая лодка была обнаружена конвойным эскадренным миноносцем, шансы причинить ей серьезное повреждение четырьмя глубинными бомбами — а это было все, что в то время можно было дать каждому миноносцу [1] — были невелики. Если патрули становились опасными, лодки просто уходили дальше в Атлантический океан для ловли отдельных судов. Действительная опасность грозила им только от судов-ловушек.

Нельзя дать лучшей картины трудности и сложности борьбы с подводными лодками, как описав типичную охоту, имевшую место в сентябре 1916 г. [2].

---

[1] Большое увеличение выпуска глубинных бомб было достигнуто к концу 1917 и в 1918 гг. Увеличение масштаба производства сыграло громадную роль в отражении атак германских лодок на торговые суда. Некоторые статистические данные по этому вопросу приведены в конце приложения 1.

[2] Вся операция подробно описана Ньюболтом в т. IV, Операции английского флота в мировую войну (H. Newbolt, Naval operations, v. IV, pp. 333—337).

3 сентября 2 или 3 германские подводные лодки были обнаружены на западных подходах то у Уэссана, то у Лизарда и даже в Бристольском канале (который был минирован). С этого дня и до 13-го не менее 49 эскадренных миноносцев, 48 миноносцев и 468 вооруженных вспомогательных судов охраняли этот район, а 13 эскадренных миноносцев и 7 судов-ловушек активно преследовали эти 2—3 неприятельские лодки. Несмотря на всю эту лихорадочную деятельность, лодки уничтожили больше 30 британских и нейтральных торговых судов!

Вскоре после начала новой кампании первый лорд сэр Эдуард Карсон заявил, что в течение первых 18 дней произошло 40 боев с неприятельскими подводными лодками. Одна лодка была захвачена; другая была протаранена и затонула; две были атакованы патрулями и одна погибла; пятая была таранена эскадренным миноносцем; шестая также была протаранена; седьмая получила попадание в боевую рубку и считалась уничтоженной; восьмая была забросана бомбами, а девятая обнаружена гидросамолетом и забросана бомбами. Фактически были уничтожены только четыре неприятельские подводные лодки; но насколько трудно бывало установить факт гибели, хорошо иллюстрирует случай с *UC-44*. 15 февраля она была забросана глубинными бомбами с двух эскадренных миноносцев, в результате чего было повреждено ее электрическое освещение. Но, выпустив нефть и даже выбросив несколько стульев через кормовой торпедный аппарат, она обманула своих преследователей, решивших, что их атака увенчалась окончательным успехом. Со слишком большой готовностью считали, что нефть, бумаги и даже отдельные предметы, всплывающие на поверхность, являются верным доказательством того, что лодка погибла.

Несмотря на громадное уничтожение тоннажа, германские подводные флотилии отделались очень дешево. Только 4 подводные лодки пали жертвою патрулей или случайностей. 5 февраля *UC-39* (Эрентрант) начала уничтожать суда у восточного побережья в „военном фарватере" („war channel") и в течение ближайших 3 дней потопила много судов. 8-го, когда лодка была занята уничтожением одного судна у Флэмборо Хэд, она была застигнута врасплох эскадренным миноносцем *Трэшер* (*Thrasher*); лодка нырнула, но слишком поздно. Взрыв глубинной бомбы причинил ей такие повреждения, что вода стала вливаться в боевую рубку и центральный пост. Внутри *UC-39* команда была в панике. Эрентрант решил сдаться, и лодка, потерявшая способность управляться, всплыла на поверхность. *Трэшер* немедленно открыл по противнику огонь, убив Эрентранта в то время, как он вылезал из боевой рубки, чтобы показать, что он сдается. Поняв опасность положения, капитан парохода *Ханна Ларсен* (*Hanna Larsen*) (1 311 *т*), взятый в плен на лодку после потопления его судна, вышел на палубу и стал махать белым носовым платком. Команда числом в 17 человек выстроилась на палубе и была снята, но *UC-39* затонула на буксире у *Итчен* (*Itchen*), прежде чем ее успели отвести в порт. В тот же день *UC-46* (Мекке) была протаранена и потоплена эскадренным миноносцем *Либерти* (*Liberty*) в Дуврском проливе. Вечером 23-го другой подводный минный заградитель, *UC-32* (Брейер), взорвался на своих минах у Сэндерлэнда во время постановки заграждения на судовых путях. Эта лодка едва-едва избежала уничтожения 28 января во время нападения на рыбачий флот в Северном море; ее спугнуло появление воору-

женного траулера, и она оставила своего главного старшину на борту одной из намеченных ею жертв.

Два дня спустя, 25 февраля, *UB-30* выскочила на мель у острова Вальхерен, но была отбуксирована в Флиссинген и там интернирована — однако 3 августа голландские власти отпустили ее.

Через три недели после уничтожения *U-68* (23 марта 1916 г.) командер Гордон Кембл встретился с другой подводной лодкой, но противник ушел вследствие преждевременности атаки. В течение многих месяцев он бороздил моря. 17 февраля 1917 г. его терпение было неожиданно вознаграждено: он увидел торпеду, шедшую прямо по направлению на машинное отделение *Фарнборо* (*Farnborough*). Чтобы спасти людей, Кембл в самый последний момент положил руля, и торпеда попала позади машинного отделения. Судно-ловушка на две трети наполнилось водой.

Партия, симулирующая панику („panik party"), села в шлюпки и отошла от судна в деланном волнении и беспорядке. Подводная лодка, все еще находясь в погруженном состоянии, с каких-нибудь всего 200 *м* внимательно наблюдала мнимое паническое бегство; она подошла к шлюпкам, внимательно рассматривая находившихся на них людей, а затем пошла по направлению к погибавшему угольщику. Она прошла так близко (в 10—15 *м*), что, по словам Кембла, он рассмотрел весь ее корпус под водой. Обогнав пароход, она повернула, чтобы пройти вдоль левого борта. Всплыв на поверхность, лодка направилась к шлюпкам, находившимся слева по носу парохода, чтобы снять с них команду, а из рубки вышел командир лодки. В это время, через 25 минут после попадания торпеды, взвился английский военный флаг, щиты упали, и 45 выстрелов один за другим были выпущены в *U-83* с дистанции около 100 *м*. Хоппе (ранее упоминавшийся, как командир *U-22*) был убит первым выстрелом. 8 человек из команды лодки барахтались в масляной воде; удалось подобрать только 1 офицера и 1 матроса.

Фарнборо был в жалком состоянии. Машинисты стояли по пояс в воде; в течение получаса комендоры сидели в своих крошечных казематах на погружавшемся под ними судне, ежесекундно рискуя взлететь на воздух от второй торпеды. Была вызвана помощь, и шлюпам *Лэбёрнэм* (*Laburnum*) и *Бэттэркап* (*Buttercup*) удалось отбуксировать судно-ловушку в Бирхэвен (Berchaven), где она выбросилась на берег. После этого случая командер Гордон Кембл был награжден за свое исключительное мужество крестом Виктории.

5 дней спустя *U-84* (Рер) едва не была потоплена судном-ловушкой *Пенсхэрст* (*Penshurst*); Реру пришлось возвратиться в порт в надводном положении, так как повреждения были настолько серьезны, что погружение было невозможно.

Командор Гренфел, командир *Пенсхэрст*, только за 2 дня до того имел еще одну схватку с другой лодкой; за 6 недель он уничтожил 2 фландрские лодки—*UB-19* и *UB-37*. Это славное судно-ловушка было в конце концов потоплено 24 декабря 1917 г. в канале Св. Георга во время своего девятого поединка.

Много других подводных лодок получило более или менее значительные повреждения во время схваток с патрулями. Заграждения Дуврского пролива при всей своей слабости представляли затруднения для больших подводных лодок Северного моря. Сетевое заграждение Гудвинские

мели — Сну, поставленное в сентябре и расширенное в декабре 1916 г., оказалось не очень удачным; сети провисали между поддерживающими буями, позволяя подводным лодкам и даже эскадренным миноносцам проходить над ними. 1 февраля 1917 г. *UC-17*, пытаясь пройти, запуталась в сетях с западной стороны и вырвалась, неся на носу 40 футов (ок. 12 *м*) проволочной сети. Она избавилась от этого груза, давая попеременно ход вперед и назад. Что сети во всяком случае причиняли противнику неудобства, доказывает тот факт, что ночью 25 февраля германские эскадренные миноносцы произвели нападение на дрифтеры, дежурившие у сетей. Этим набегом немцы не достигли ничего, кроме убийства 1 женщины и 2 детей, так как их снаряды попали в Маргэйт (Margate).

Вскоре после этого набега проход через пролив был вторично запрещен лодкам Северного моря, отчасти потому, что погода теперь была более благоприятна и позволяла огибать Англию с севера, отчасти из-за наличия многочисленных патрулей. Нападения на дрифтеры должны были продолжаться, и в ночь на 17 марта 2 дивизиона германских эскадренных миноносцев произвели нападение на линию заграждения одновременно с двух концов. В беспорядочном ночном бою эскадренный миноносец *Пэрегон* (*Paragon*) был потоплен торпедой, *Люэллин* (*Llewellyn*), также поврежденный торпедой, добрался до Дуврской гавани. Кроме того у Даунс (Downs) был потоплен пароход *Грейпойнт* (*Greypoint*) (894 *т*). Третий набег в 1917 г. окончился для противника катастрофически. Во время повторной попытки нападения 2 эскадренные миноносца *G-42* и *G-85* были таранены и потоплены лидерами *Суифт* (*Swift*) и *Броук* (*Broke*). С тех пор Дуврский патруль тревожили только самолеты; и только в следующем году противником была сделана новая серьзная попытка уничтожить линию сторожевых судов.

В первые недели кампании подводные лодки топили в среднем по 5 судов в день; они действовали особенно энергично в тех районах, где скрещивались морские пути. Но были два пути, которые они почти не трогали: „Французская линия подвоза угля“ („French Coal Trade“) и скандинавская линия через Северное море. „Французская линия подвоза угля“ между южным Уэлсом и Францией была открыта в марте 1917 г.; угольщики ходили группами (in batches) под защитой траулеров и до августа следующего года пользовались такой безопасностью, что за 8 825 рейсов было потоплено только 14 судов. Нет сомнений, что это благополучие отчасти объясняется малыми размерами угольщиков, и тем, что их задерживали в портах при получении известий о появлении подводной лодки на их предполагаемом пути [1].

Торговый путь в Скандинавию имел защиту из эскадренных миноносцев; он был открыт в декабре 1916 г. вследствие значительного увеличения потерь нейтральных, и до августа 1917 г. процент по-

[1] Следует заметить, что до конца войны 38 000 судов перевезли во Францию 30 млн. *т* угля с потерей в 0,14%. Однако скандинавские караваны (старой системы) и французская линия подвоза угля вряд ли могут считаться представляющими конвоируемые караваны в их типической форме. В обоих случаях пути были коротки, переходы совершались главным образом по ночам и самим торговым судам мало приходилось следить за сохранением своего места в строю. Хорошие результаты, достигнутые скандинавскими караванами и на французской угольной линии, объясняются скорее хорошей охраной путей, чем применением системы конвоируемых караванов в собственном смысле слова.

топленных судов достигал едва 1,2. При общей сумме в 10 000 отправлений потери были в основном результатом двух набегов: одного — малых германских крейсеров, и другого — эскадренных миноносцев. В период, последовавший за вторым набегом — с февраля по ноябрь 1918 г., между Шотландией и Скандинавией было совершено до 4 207 пароходо-рейсов, а погибло только 18 судов, что составляло 0,43%; большая часть этих судов была потоплена на большом военном фарватере вдоль восточного побережья Англии.

С неослабной энергией лодки-заградители засыпали своим смертоносным грузом воды у мысов и на подходах; в течение 1917 г. было обнаружено не менее 536 минных банок и вытралено 3 989 мин. Тем не менее 170 судов подорвалось на этих морских фугасах (*fougasse*). Минные поля ставились уже не только в Северном море или в Английском канале, но даже у западных берегов Ирландии. Велики были потери, нанесенные и военному и торговому флотам. В Английском канале взорвались 2 французские миноносца: *№ 317* — у Кале 29 декабря 1916 г. и *№ 300* — у Гавра 1 февраля 1917 г. На подходах к Лох Суилли и Клайду было поставлено 88 мин, а у Белфаста — 72. В несчастную ночь на 23 января вооруженный пароход *Лорентик* (*Laurentic*), шедший в Нью-Йорк с 6,5 млн. (фунтов.—*Ред.*) в слитках и звонкой монете, взорвался на мине у Лох Суилли и затонул через 40 минут; на нем погибло очень мало людей; большой же список потерь—в 349 человек — объясняется тем, что очень много умерло, не вынеся тяжелых условий плавания в открытых шлюпках. Большой заградитель *U-80* в течение года поставил около 130 мин у Мэлл (Mull), Сторноуэй (Stornoway), Колл (Coll), Скай (Skye) и Харрис (Harris), из коих 76 были обнаружены и уничтожены. 8 марта остров Уолней подвергся новой бомбардировке; на следующий день в этой части Ирландского моря были обнаружены мины. Тральщики, вышедшие на работу по очистке фарватера, немедленно же вытралили 48 мин. 15 февраля в Ирландском море подорвался на минах большой пароход линии Уайт Стар *Селтик* (*Celtic*) (20 904 *т*); к счастью, это ценное судно было благополучно отбуксировано в Ливерпуль. У Харвича в течение 1917 г. было поставлено 680 мин, из которых 635 было обнаружено и вытралено. Работа минно-тральных флотилий была чрезвычайно напряженной. 10-я флотилия шлюпов была послана из Иммингэма (Immingham) в Куинстаун для траления и патрульной службы: 17 и 18 марта шлюпы *Миньонет* (*Mignonette*) и *Алиссэм* (*Allysum*), тралившие у западного побережья Ирландии, взорвались на минах, причем погибло 14 человек.

Только у восточного побережья, между Кромером и Хэмбером, было безопасно; очевидно противник не желал минировать воды, по которым его линейные корабли должны были бы проходить во время набегов против берегов Англии. Когда этим вылазкам было отведено в германской морской стратегии второе место и усилия Флота Открытого моря были направлены на поддержку подводных лодок, воды восточного побережья тем не менее остались свободными от мин. Здесь проходил большой британский „военный фарватер“ — длинная полоса, простиравшаяся вдоль всего южного и западного побережий Британии на север до самых Шетландских островов. Благодаря тому, что его ежедневно тралили на всем протяжении, здесь суда могли чувствовать себя в без-

опасности в такой мере, в какой это было невозможно в других районах. Но даже и при этих условиях тральщикам причиняли немало хлопот германские мины нового типа, снабженные замедлительным механизмом и начинавшие всплывать со дна через определенный, заранее установленный промежуток времени. Можно было протралить опасный район и объявить его чистым от мин; на следующий день вновь поступали донесения об обнаружении мин опять в том же самом районе. Тральщики повторяли свою опасную работу только для того, чтобы вновь получить сведения, что другие мины всплыли со дна моря, как вредные водоросли. Эти мины, получившие прозвище „мины понедельник-вторник-среда“ („Monday-Tuesday-Wednesday mines“), еще усложнили и без того трудную задачу. Подводные лодки имели также обыкновение следовать за тральщиками и минировать только что протраленный фарватер; другие атаковали тральщиков торпедами. Эта чрезвычайно опасная работа тральщиков не прекращалась ни на минуту. В конце концов численность тральных сил достигла 726 судов, в том числе 110 быстроходных тральщиков, сведенных в 20 флотилий, 52 колесных тральщика, 10 тральщиков типа „Дэнс“ („Dance“ Class sweepers) и 412 траулеров [1].

Принятие трала-охранителя системы „Оттер“ („Otter“ gear) значительно ослабило минную опасность. Это было приспособление, буксировавшееся с носа торгового судна; оно захватывало и перерезало минреп, после чего мина всплывала и могла быть уничтожена на поверхности. Военными кораблями использовались тралы-охранители более сложной системы — параваны („paravane“) различных конструкций, как более пригодные для судов с большой скоростью хода.

В конце марта опять были поставлены мины у Ливерпуля. 27 марта пароход *Кельвинхэд* (*Kelvinhead*) (3 063 *т*) взорвался на одной из них, прямо у бара р. Мёрси (Mersey). Неделю спустя пароход линии Ред Стар *Лэплэнд* (*Lapland*) (18 565 *т*) коснулся мины в том же районе, но 8 апреля дошел до Ливерпуля. На следующий день американский пассажирский пароход *Нью-Йорк* (*New-York*) (10 867 *т*), имевший на борту в качестве частного пассажира адмирала американского флота У. С. Симса, получил тяжелое повреждение еще на одной мине. Однако тральщики держали подходы к этому важному порту чистыми от мин, и в течение года 33 мины из поставленных 45 были уничтожены. Из других потерь отметим эскадренный миноносец *Физент* (*Pheasant*), взорвавшийся 1 марта на минах, поставленных у Оркнейских островов, и погибший со всем личным составом и канонерскую лодку (torpedo-gunboat) *Сигол* (*Seagull*), погибшую таким же образом 3 апреля у западных берегов Шотландии.

Противник поплатился за эти новые нападения на мировую торговлю, и в течение 1917 г. одних минных заградителей типа „UC“ погибло 32 единицы. 2 были уничтожены в марте; *UC-43* (Зебелин) был взорван торпедой с британской подводной лодки *G-13* (приданной Гранд-Флиту) у Мьюкл Флэгге (Muckle Flugga) 10-го в результате одночасового терпеливого маневрирования *G-13*. В большом пятне масла уцелевших обнаружено не было. Военное счастье быстро меняется: подъем духа после этой удачи сменился скорбью о потере. Британские лодки *E-49*

---

[1] „The Mine in the Great War“ („Мина в великой войне“), Encyclopaedia Britannica (статья A. C. Dewar).

и *G-13* были посланы, чтобы перехватить германские лодки, проходившие к северу от Оркнейских островов; первая не вернулась, подорвавшись на минах через 2 дня после успеха *G-13*. Одно время полагали, что эскадренный миноносец *Медея* (*Medea*) уничтожил лодку *UC-18* (Киль) подрывным тралом у Скиннингрова 12 марта; но по позднейшим сведениям этот минный заградитель погиб в Английском канале в последних числах февраля или первых числах марта. Другая лодка, *UC-45*, была атакована, но не потоплена шхуной-ловушкой *Ризолт* (*Result*) у Доггер-Банки 15-го. Эти лодки-заградители, поставив свои мины, занимались нападением на суда, прежде чем вернуться домой за приемом нового груза „ананасов“.

Кроме двух упомянутых лодок типа „UC“, большая лодка флотилии Северного моря была уничтожена другим судном-ловушкой. 12 марта маленький пароход *Привит* (*Privet*) (*Q-19*), крейсеровавший у входа в Английский канал, был замечен и обстрелян лодкой *U-85* (Петц). Огонь лодки был настолько метким, что рулевой привод судна-ловушки вышел из строя и весь корабль был сильно поврежден. Команда спустила шлюпки. *U-85* приблизилась, чтобы забрать у находившихся на шлюпках судовые бумаги. С тонущего парохода внезапно полился смертоносный поток свинца и стали, и на девятом выстреле *U-85* затонула со всей командой. Что касается *Привита*, то он тоже затонул у Плимут-Саунда (Plimouth-Sound), но был поднят и в апреле на нем снова был военный флаг [1]. Моральный эффект операций этих ловушек, действовавших в широком масштабе, заключался в том, что подводные лодки стали очень осторожно сближаться с казавшимися им подозрительными судами. Ловушки несли тяжелые потери: в 1917 г. было потоплено 6 маскированных шлюпов и 18 других „судов специального назначения“. В 1916 г. немцы знали о существовании таких судов [2] и, заимствовав эту идею, использовали против британских подводных лодок свои собственные суда-ловушки.

Еще одна подводная лодка была обезврежена в течение марта, когда 13-го *UB-6* (известная как первая фландрская лодка, добившаяся успеха) выскочила на берег у Хеллефутслуис (Hellevoetsluis) и была интернирована голландскими властями.

Как уже упоминалось выше, потери судоходства в течение марта перевалили за 100 судов. Мы можем только указать самые крупные из погибших судов, но не менее важное значение имело уничтожение большого числа судов среднего размера с перевозившимися ими очень ценными грузами.

1 марта у острова Скокхолм (Skokholm) был потоплен без предупреждения пароход R. M. S. P. *Драйна* (*Drina*) (11 483 *т*), причем погибло 15 чел.; 16-го — *Наррагенсет* (*Narragansett*) (9 196 *т*) к юго-западу от Ирландии, с 46 жертвами; 18-го — пароход линии Буут (Booth) *Энтони* (*Antony*) (6 446 *т*) в 19 милях к северо-западу от плавучего маяка Конинбег (Coninbeg), с 55 жертвами; пароход Ново-Зеландской судоходной компании *Роторуэ* (*Rotorua*) (11 148 *т*), уничтоженный 4 дня спустя в 24 милях к востоку от Старта (Start); грузовой пароход Кьюнарда *Трешиэ* (*Thracie*) (2 891 *т*) 27-го в 12 милях к *N* от Бель-Иль, с 36 жертвами. Тяжелее всего было потопление пассажирского парохода компании Юнион-Касл *Онвик Касл* (*Alnwick Castle*) (5 900 *т*), который был пущен ко дну без предупреждения в 310 милях к $W^1/_2S$ от

---

[1] Это судно-ловушка известно тем, что оно участвовало в уничтожении последней подводной лодки, потопленной за 2 дня до перемирия.

[2] Германские сведения см. в „Taschenbuch der Kriegsflotten“, 1918 г., стр. 69.

Бишоп Рока, рано утром 19 марта. Пассажиры и команда числом 139 чел. благополучно спаслись с гибнувшего корабля; но в течение ближайших нескольких дней шлюпки со спасшимися выдерживали зимнюю штормовую погоду. Одна шлюпка достигла побережья Испании через 9 дней с 21 живым и 8 мертвецами; другая была найдена с 27 живыми; в третьей оказалось 20 живых и 5 мертвых; в капитанской шлюпке было 4 мертвых, остальные в бреду или слишком слабые, чтобы пошевельнуться; пятая и шестая шлюпки пропали. Всего погибло 40 человек. За этот месяц список человеческих жертв дошел до 681 чел.; из них 630 погибло от подводных атак и 51 от мин заграждения.

Для Соединенных штатов положение становилось невыносимым. Видя перед собой один путь, президент Вильсон 3 апреля заявил Конгрессу:

„Сама цивилизация, кажется, поколеблена, но право драгоценнее, чем мир, и мы будем сражаться за то, что ближе всего нашему сердцу—за демократию, за право тех, кто, подчиняясь власти, имеет голос в своем правительстве, за право и свободу малых наций, за всемирное господство права, за такое содружество свободных народов, которое принесет мир и безопасность всем нациям и сделает мир навсегда свободным. Этой задаче мы посвятим нашу жизнь, наше имущество и все, что мы имеем, с гордостью людей, которые знают, что пришел день, когда США можно будет пролить свою кровь и затратить силы в борьбе за принципы, давшие начало ее существованию, счастье и мир".

Война была объявлена 5 апреля. 3 долгих года союзники сражались, прежде чем вмешались США. Обеим воюющим сторонам начало казаться, что терпение США беспредельно. Немногие вполне представляли себе зависимость президента от числа голосов, подаваемых за демократическую партию, характер политических партий Соединенных штатов, проблему многочисленного населения, смешанного с эмигрантами иностранного происхождения. Самое главное—надо было учесть основную аксиому иностранной политики Соединенных штатов: избегать вмешательства в европейские осложнения и конфликты. В самом деле, многие по обе стороны Атлантического океана думали, что президент, цепляясь за надежду, что когда-нибудь он будет призван посредничать между воюющими государствами в качестве миротворца, только затягивает ужасную, отвратительную борьбу, с ее невыразимыми муками и горем. Его выступления поощряли Германию не считаться со своими обещаниями. Он заявлял протест в Берлине и получал обещание внести изменения в способы ведения войны против торговли. Он заявлял протест Англии, так как блокадные мероприятия были неприятны богатым и политически влиятельным южным штатам. Этими протестами он утверждал позицию беспристрастного нейтралитета. Но протестами Англии президент поощрял Германию к небрежному выполнению своих обязательств.

Вступив в войну, Америка номинально сохранила свою изолированность от комбинаций европейских государств; она стала не „союзником" („ally"), а „присоединившейся державой" („Associated Power"). Профессор Чикагского университета Мак-Лафлин, посланный в Англию в 1918 г. покойным президентом Вильсоном, чтобы разъяснить причины, побудившие Соединенные штаты отказаться от нейтралитета, обрисовал положение в своей речи в Оксфорде 10 мая. Начав с напоминания о нарушении бельгийского нейтралитета и варварском обращении, которому был подвергнут бельгийский народ, он заявил своим слушателям, что, хотя США порицают эти действия, но не они побудили Америку начать войну. Когда германские подводные лодки начали топить американские суда и американских граждан, и даже после потопления *Лузитании*,

президент удовольствовался дипломатическим вмешательством. „Но раз пришло время, когда должны были решаться все эти великие мировые вопросы, и оказывалось, что Америка не будет иметь голоса,—этого плоть и кровь уже не могли выдержать“ — так объяснял британской публике посланец самого президента. М-р Спенсер Вилькинсон охарактеризовал положение в таких словах: „Президент Вильсон вступил в войну не для победы над Германией—это было побочным соображением,—но для того чтобы самому диктовать условия мира. Он ввел Америку в войну не как союзника, но как независимую сражающуюся сторону“ [1]. В качестве предвестника появления американского флота в Англию прибыл американский адмирал У. С. Симс. По распоряжению президента, он и другой морской офицер ехали инкогнито как частные граждане. По его прибытии, он был ознакомлен с действительным положением дел—положением, которое не могло быть оглашено из боязни привести население в уныние и ободрить противника. Суть сообщения, сделанного первым морским лордом адм. Джеллико адм. Симсу, заключалась в следующем: *германские подводные лодки выигрывают войну.* В конце концов морской штаб в Берлине был совсем недалек от истины в своих расчетах. В то время как было обещано при помощи подводных лодок добиться мира в августе, по мнению британского адмиралтейства можно было с математической точностью предсказать, что война будет проиграна союзниками к ноябрю, если только противник не встретит на своем пути неожиданного препятствия. Потеря мирового тоннажа в миллион тонн в месяц должна была в конце концов привести к тому, что невозможно будет снабжать и действующую армию и гражданское население всем необходимым для поддержания их сопротивляемости. Нейтральные удерживают свои суда в портах. Потери все время растут.

Посол Соединенных штатов в Лондоне Уолтер Пейдж заявил: „То, при чем мы присутствуем, является поражением Британии“. Он был прав. Одна и почти без помощи Британия боролась с коварной опасностью, которая медленно, но совершенно наверняка, подрывала все сопротивление союзников.

Поэтому адм. Симс стал посылать в Вашингтон, американским политическим деятелям и государственным органам одну телеграмму за другой о том, что если все имеющиеся сторожевые суда не будут присланы в Англию, война кончится, прежде чем Америка успеет принять в ней участие. Считают, что запоздание помощи стоило союзникам 500 000 чел. и 3 млрд. долларов [2]. „Я думаю, что история насчитывает мало эпизодов, более героических, чем борьба, которую британский флот ведет против этой отвратительной и трусливой формы войны в целых шести районах совершенно недостаточными силами, но с непоколебимым духом, который оставался твердым даже в самой неблагоприятной обстановке. Какой благоприятный случай для выступления Америки“, — заявил американский адмирал.

Наконец ему удалось добиться посылки 6 эскадренных миноносцев в Куинстаун; они прибыли 4 мая и сразу же приняли участие в тяжелой сторожевой службе на западных подходах к Англии. В этом исключительно важном районе находилось в феврале только 14 эскадрен-

[1] „Security“ („Безопасность“), *Nineteenth Century,* апрель 1927 г., стр. 467—468.
[2] *H. W. Wilson,* Battleships in action („Линейные корабли в операциях“), т. II, стр. 226.

ных миноносцев (базировавшихся на Девонпорт) и 12 шлюпов в Куинстауне. Они использовались без передышки для конвоирования транспортов с войсками; и, хотя эти патрули занимались постоянно спасанием команд тонущих судов, самое их присутствие выдавало судовые пути германским морским гверильясам. Имелись донесения о случаях, когда вместо встречи торгового судна с эскадренным миноносцем на рандеву являлась германская подводная лодка, перехватившая переговоры по радио между прибывавшим судном и конвоиром. Считали, что для действительной борьбы против подводной угрозы в этом важном районе требуется 81 патрульный корабль [1]. Но даже считая шлюпы и эскадренные миноносцы, выделенные из Иммингэма и от Гранд-Флита, их было только 40. Подводные лодки, действовавшие почти в 200 милях от берегов в Атлантическом океане, появлялись в каком-нибудь пункте, чтобы отвлечь патрули от этих зорко охраняемых вод между берегами Корнуола и Ирландии. За то время, в которое патрули успевали дойти до этого пункта, производилось нападение на суда на много миль в стороне. Так шла эта жестокая игра в жмурки, а потери неизменно возрастали.

В апреле подводные лодки предприняли свой великий поход на избиение мирового грузового тоннажа. Из состава одного только британского торгового флота было уничтожено подводными лодками 115 судов общим водоизмещением в 516 394 *т*; на минах погибло 14 судов в 28 888 *т* гросс. Число погибших людей достигло в апреле ужасного итога в 1 125 чел. В общей сложности не менее 881 000 *т* гросс мирового тоннажа было пущено ко дну в течение одного только этого месяца; одна треть этого количества была потоплена в Средиземном море. Американские суда не подвергались серьезным нападениям, так как германское правительство считало нежелательным озлоблять этого нового могучего противника. До конца войны итог американских потерь не превысил около $^1/_2$ млн. *т* гросс.

Как ни были страшны эти цифры британских потерь, они не давали представления о полном объеме опустошения и крайней серьезности положения. Помимо уничтоженных судов многие были повреждены и временно непригодны для использования. В апреле торпедными атаками было повреждено 80 000 *т*, а минами—еще 47 587 *т*. Ежемесячно до 150 судов в среднем оставалось на значительный промежуток времени в ремонте. В одну неделю тоннаж судов, находившихся в ремонте, достиг огромной цифры в 2 120 301 *т*, больше одной девятой тоннажа всего британского торгового флота в 1914 г. Чтобы дать более наглядное представление, скажем, что 2 млн. *т* представляли собой в среднем 600 судов по 3 500 *т* каждое, прекративших перевозку грузов.

Замена погибших судов новыми, естественно, была задачей, неотложность которой усиливалась пропорционально росту потерь. Казалось невозможным защищать суда во время морских перевозок; столько их было потеряно, что поражение казалось почти неизбежным; требовалось все больше и больше новых судов, в надежде, что хотя бы немногие из них смогут уцелеть среди опасностей открытого моря. В мае 1917 г. сэр Эрик Джеддес был назначен начальником морских перевозок (Shipping controller) как для военного, так и для торгового тоннажа. До сих

[1] *J. Jellicoe,* The Crisis of Naval War („Кризис морской войны"), стр. 111.

пор требования военного и торгового флотов сталкивались; теперь ими должен был ведать единый орган. В 1915 г. в Соединенном королевстве было спущено на воду 688 000 *т* новых судов; в 1916 г. эта цифра упала до 538 000 *т*. В течение первой половины 1917 г. было построено около 484 000 *т*; надеялись, что во второй половине года будет построен 1 млн. *т*; в действительности же цифра увеличилась незначительно, и вместо 1 млн. верфи выпустили только 620 000 *т*. Порты всего мира были обысканы в поисках тоннажа. За дряхлые пароходы платили баснословные суммы, и даже старые парусники были посланы в море. Хотя благодаря покупке судов в других странах британский торговый флот получил за год новых 1 493 474 *т*, это увеличение оказалось значительно ниже ожидавшегося. В марте 1918 г. лорд Пирри был назначен генеральным инспектором торгового судостроения, и положение несколько улучшилось. В этом году было построено 1 534 110 *т*, однако все же всего половина ожидавшегося количества. В октябре 1917 г. сэр Джозеф Маклей (сменивший сэра Э. Джеддес, когда последний был назначен первым лордом адмиралтейства) предупредил США, что если они не смогут поставить 6 млн. *т* новых судов, их военные усилия будут тщетными.

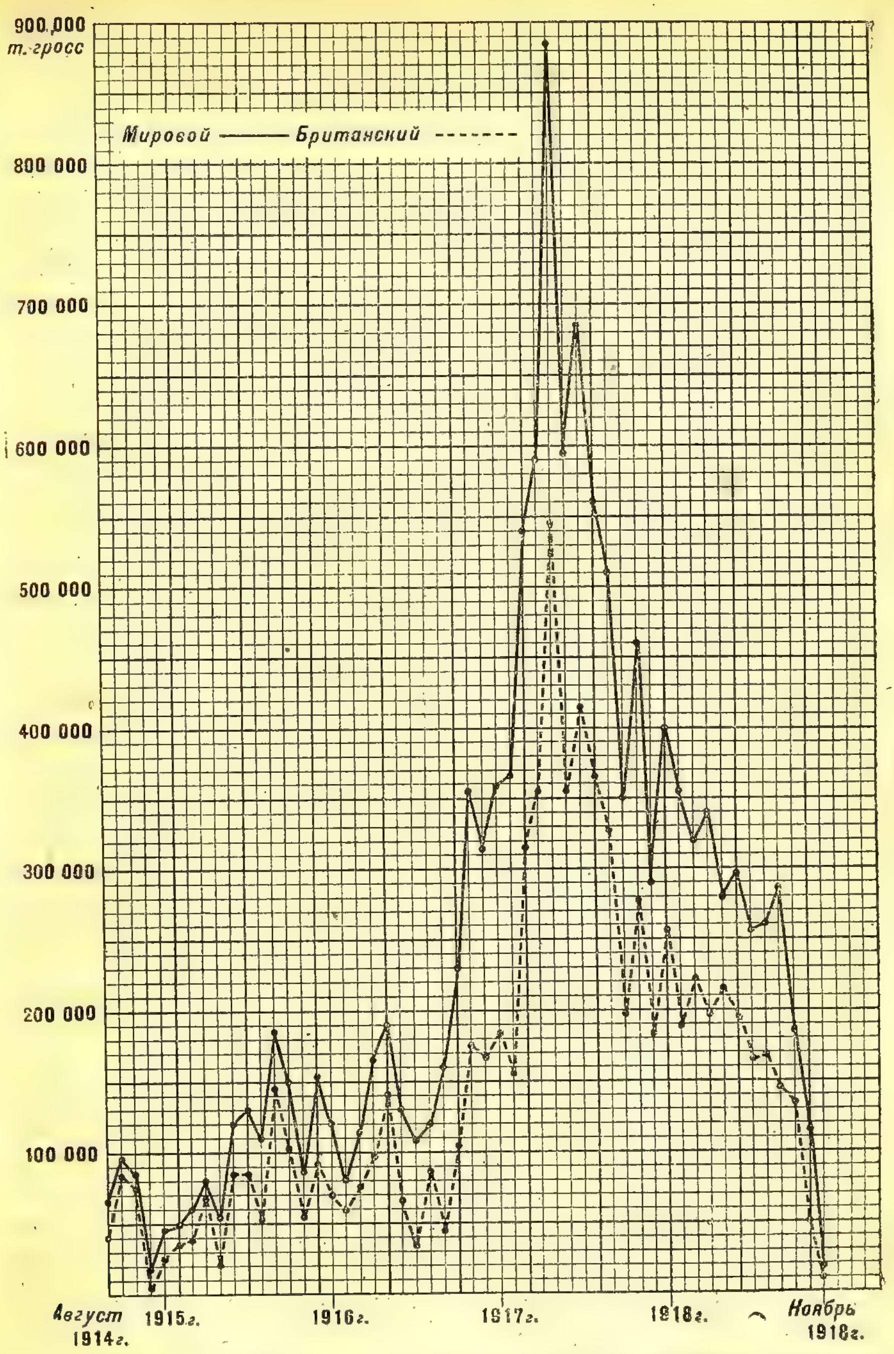
Если принять во внимание, что в первой половине 1917 г. свыше 2 млн. *т* британских судов было уничтожено как в результате действий противника, так и при неизбежных в море случайностях, и что во вторую половину года было уничтожено еще $1^3/_4$ млн. *т*, то дефицит против построенного или приобретенного тоннажа выразится в $2^1/_4$ млн. *т*. С начала войны до конца 1917 г. в Соединенном королевстве было построено 3 млн. *т* и захвачено 780 000 *т* неприятельских судов, но больше 7 млн. *т* было уничтожено или погибло, что в итоге давало больше 3 млн. *т* чистой убыли.

Даже усиленная кампания судостроения не могла улучшить положения. Какой смысл было выпускать новые суда, если они уничтожались, как только были построены? С каждым днем ценность судов, находившихся на службе, возрастала. Нехватка судов усугублялась вынужденным изменением маршрутов и задержками в движении. Суда, шедшие на восток, больше не шли уже Средиземным морем; в одной только торговле с Индией потерю времени считали равносильной потере 40 судов.

В течение апреля—рекордного месяца по числу погибших судов—в море находилась 21 лодка Северного моря, возвращающаяся, идущая в море или находящаяся на позиции; 8 фландрских лодок были в Английском канале или в южных ирландских водах; еще 13 опустошали Средиземное море. Это отнюдь не было максимальной цифрой; в последующие месяцы появлялось в море еще больше подводных лодок, но больше никогда массовое потопление торговых судов не достигало таких ужасных результатов.

Одной из худших сторон весенней кампании было мстительное уничтожение госпитальных судов—исполнение январской угрозы.

До сих пор несколько таких судов—*Энглия, Галека, Британик* и *Бримар Касл*—подорвались на минах, и считалось, что мины же были причиной гибели первых судов в 1917 г. Незадолго до полуночи 1 марта 1917 г. *Гленарт Касл* (*Glenart Castle*) (6 807 *т*) проходил у плавучего маяка Оуэрс (Owers), когда последовал ужасный взрыв, погрузивший все судно в темноту. К счастью, ночь была прекрасная, с легкой мглой и тихим морем, что позволило пересадить без потерь 525 раненых, 68 чел. персонала и 115 чел. команды. Само судно было приведено в Саутхэмптон.



Потери тоннажа торгового флота (по месяцам) в результате действий крейсеров, подводных лодок и подрыва на минах.

Причина гибели следующего судна не вызвала сомнений: Берлин сам объявил об этом успехе подводной лодки. В полночь 20 марта было вторично атаковано госпитальное судно *Эстюриас*, но не так счастливо, как в первый раз. На шестой день перехода из Мальты оно высадило раненых в Эвонмауте и оттуда пошло в Саутхэмптон. Оно шло $14^1/_2$-узловым ходом, ярко освещенное, и несло все отличительные марки, требуемые Гаагской конвенцией. Погода была ясная, при небольшом волнении. Пораженное торпедой в кормовую часть, судно затонуло на мелкой воде у Старта, после того как все за исключением 41 человека команды и персонала были благополучно посажены в шлюпки. Позднее оно было поднято и приведено в Плимут.

Десять дней спустя, опять в полночь, *Глостер Касл* (*Gloucester Castle*) (7 999 *т*) постигла такая же судьба у острова Уайт. Оно шло с 400 ранеными; хотя судно испытывало сильную бортовую качку на бурном море, раненые были пересажены на пароход *Карнак* (*Karnak*), эскадренный миноносец *Бигл* (*Beagle*) и сторожевой корабль *P-19*. Погибло только 2 чел. из команды и позднее умер 1 раненый. Это судно было также отбуксировано в порт и отремонтировано. Предполагали, что атака на *Эстюриас* могла произойти по ошибке, но следовавшее за ней злодеяние не оставляло сомнений в том, что противник сознательно проводит политику террора. В ответ союзные самолеты бомбардировали 14 апреля город Фрейбург в Шварцвальде, в виде репрессалий, причинив небольшое повреждение аэродрому, но убив и ранив несколько гражданских лиц. Французы решили возить на своих госпитальных судах германских офицеров, на что немцы ответили выставлением втрое большего числа французских офицеров на линию огня. Ничего больше не могло яснее демонстрировать бесцельность репрессалий и контррепрессалий.

Подрыв на мине госпитального судна *Сальта* (*Salta*) (7 284 *т*) 10 апреля имел самые тяжелые последствия. 9 января у Гавра было поставлено минное поле, обнаруженное в течение утра в полумиле к северу от входного буя. Госпитальное судно было проведено мимо поля, но по какой-то неизвестной причине капитан повернул обратно и был снесен сильным волнением в опасный район; взрыв произвел такое разрушение, что судно затонуло в пять минут, унеся с собой 9 сестер, 42 чел. из остального персонала и 79 чел. команды. Спасательная работа эскадренного миноносца *Друид* (*Druide*) и сторожевого корабля *P-26* значительно уменьшили возможные потери; но часом позже *P-26* взорвался сам, причем погибло 16 чел. 2 мая погиб у Гавра эскадренный миноносец *Дэруент* (*Derwent*), на котором погибло 62 чел. команды.

Последние нападения на госпитальные суда в водах метрополии в 1917 г. имели место в ночь на 17 апреля. Около 19 ч. 30 м. *Ленфренк* (*Lanfranc*) (6 287 *т*), находясь в 42 милях на $N^1/_2 tO$ от Гавра, шел с огнями, но под конвоем эскадренного миноносца *Бэджер* и сторожевого корабля *P-37*. Он шел с 234 британскими, 167 германскими ранеными, 52 чел. персонала и 123 чел. команды. Пораженный корабль быстро пошел ко дну. Несмотря на сильное волнение и драку между немцами за места в шлюпках (в результате одна шлюпка опрокинулась), утонуло только 4 британских и 15 германских раненых и 5 человек команды. В тот же вечер через $1^1/_2$ часа госпитальный транспорт (ambulance-transport) *Донегал* (*Donegal*) (1 885 *т*), сопровождаемый эскадренными миноносцами *Джэкел* (*Jackal*) и *Лиффи* (*Liffey*), был поражен торпедой, и вся его корма была оторвана. Из его 639 раненых 33 были тяжело; погода здесь, в 19 милях к югу от плавучего маяка Дин (Dean), была тихая и ясная, что позволило быстро выполнить спасательную работу. Судно затонуло через час, причем погибло только 29 раненых и 11 человек команды.

Описанные нападения показали, что, поскольку немцы преследуют свои убийственные цели мщения против госпитальных судов, яркие отличительные огни и освещенные знаки служат только лучше для указания целей противнику; поэтому от этих символов милосердия отказались. С этих пор госпитальные суда, поддерживавшие сообщение через Английский канал, ходили таким же порядком как госпитальные транспорты, и стали пользоваться той удивительной безопасностью, которой в течение всей войны отличалась работа мелких транспортов с войсками. На госпитальном транспорте *Донегал* была на корме пушка: он получил это вооружение [1] после того, как 1 марта подвергся преследованию со стороны подводной лодки.

---

[1] Никакой безопасности от правомерных нападений на море для госпитальных транспортов никакими договорами не обеспечивалось. Поэтому эти суда имели право

Это были последние нападения за 1917 г. на госпитальные суда, за исключением одного в мае в Средиземном море, и до первых месяцев 1918 г. германские подводные лодки умерили свой пыл.

В августе 1917 г. было достигнуто соглашение, по которому на госпитальных судах в Средиземном море находилось 11 испанских офицеров; офицеры должны были садиться и высаживаться в Гибралтаре. В то же время германское правительство объявило, что госпитальные суда могут свободно плавать по Атлантическому океану и Северному морю, но при встрече их в Английском канале они будут уничтожаться.

Другой особенностью новой кампании было число нападений на наливные суда; с конца марта по начало сентября было потоплено 16 этих ценных судов; в то же время в 1917 г. было пущено ко дну не менее 115 угольщиков. Одним из последствий этих тяжелых потерь в наливных судах было сокращение обычного 6—8-месячного запаса жидкого топлива до *8-недельного*; стало необходимым снабжать эти тихоходные и длинные суда конвоем при проходе через опасные районы. Пришлось ограничить походы Гранд-Флита, так что в этом отношении подводная война против торгового флота оказала значительное влияние на чисто военные операции на море. В этом кризисе пришли на помощь крупные судоходные компании, и в междудонном пространстве кьюнардовских пароходов было перевезено около 100 000 *т* топлива, а на пароходах линии Уайт Стар—до 80 000 *т*.

В апреле были уничтожены только 2 подводные лодки, обе минные заградители. В этом месяце мы видим, что британские подводные лодки базировались на Скапа-Флоу, Лох Суилли, Киллибегс (в западной Ирландии), а в южном районе Северного моря против германских лодок действовали старые лодки типа „С". В общем 7 неприятельских подводных лодок было потоплено подводными лодками союзников в 1917 г. и 6 в следующем году. Ценность этого противолодочного средства заключалась также в угрозе, которую оно собой представляло. Подозреваемое присутствие неприятельской подводной лодки заставляло германские лодки спешно нырять и перебираться в другой район; таким образом капер отпугивался и испытывал затруднения в своей работе. 5 апреля около 3 ч. 30 м. *UC-68* (Дегетау), возвращаясь в Зеебрюгге, получила попадание торпедой и погибла. На позиции у буя Схаувен находилась британская подводная лодка *С-7* в надежде атаковать германские подводные лодки, входящие на фарватер для возвращения в Зеебрюгге, и в своих ожиданиях не разочаровалась. 19-го *UC-30* (Штенцлер) погибла на минах в Северном море.

Однако в западных водах подводные лодки в течение апреля выполняли свою разрушительную работу почти без помехи. Здесь дей-

---

на общих основаниях со всеми торговыми судами воюющих держав получать оборонительное вооружение. Госпитальные транспорты не было разрешено окрашивать в цвета, установленные Гаагской конвенцией для госпитальных судов; они также не имели права выставлять ночью световые знаки или марки, показывающие, что это—госпитальное судно в море. Госпитальные транспорты были на практике приравнены к обыкновенным военным транспортам, нападения на которые допускались. Если госпитальный транспорт был *законно* потоплен, неся на себе раненых, и раненые от этого страдали, ответственность падала на того, кто владел, зафрахтовал или распоряжался судном и использовал необеспеченное торговое судно для перевозки раненых. Поэтому никакого обвинения в нарушении Гаагской конвенции при таких обстоятельствах к противнику предъявлено быть не могло.

ствовало от 10 до 15 лодок и между ними ветеран *U-21*, вернувшаяся из Средиземного моря. Ежедневно они пускали ко дну по 5 британских судов; таким образом за один этот месяц уменьшавшийся торговый флот Соединенного королевства сократился еще на 155 судов. Особенно тяжелое событие имело место 8-го, когда Вернер на *U-55* потопил пароход *Торрингтон* (*Torrington*) (5 597 *т*) в 150 милях к юго-западу от островов Силли, причем погибло 34 чел. Капитан был взят в плен. 31 августа 1921 г. он засвидетельствовал в суде при полиции на Боу-Стрит, что после того, как его команда на 2 шлюпках покинула пароход, он получил распоряжение перейти на подводную лодку вместе с командой его шлюпки.

Затем германские матросы сели на шлюпку и пошли на веслах к тонущему пароходу. Сам он был взят внутрь *U-55*; затем к своему ужасу он обнаружил, что Вернер отдал приказание погружаться, имея 20 человек оставшихся наверху на палубе. Командир этой лодки был одним из самых жестоких. Что касается команды другой лодки, то германские матросы наверное взяли ее на абордаж, так как капитан сам видел вещи с этой лодки в их руках. И лодка и команда ее пропали без вести. Точно таким же образом Вернер 12 апреля умертвил команду *Торо* (*Toro*) (3 066 *т*) в 200 милях к *WNW* от Уэссана, после того как взял в плен капитана.

Вернер только следовал той политике, которая позже была рекомендована германским поверенным в делах в Буэнос-Айресе графом Люксбургом, который в мае 1917 г. советовал два небольшие аргентинские парохода *Оран* (*Oran*) и *Гауза* (*Gauza*), в то время приближавшиеся к Бордо, „если возможно пощадить или же потопить, не оставляя следов“ („spurlos versenkt“). К несчастью в течение этого ужасного времени много нейтральных судов было занесено в списки пропавших без вести; погибли ли они от неизбежных в море случайностей, от торпед или мин, навсегда останется неизвестным.

Из других судов, погибших, за этот памятный месяц, заслуживающие упоминания перечислены далее. Пароход Лейланда *Кэнедиэн* (*Canadian*) (9 309 *т*), потопленный 5-го в 47 милях на *NWtW* от Фастнэта со своим капитаном; *Паухэтэн* (*Powhatan*) (6 117 *т*) — на следующий день, в 25 милях на *NtW* от Норт Рона (North Rona), причем погибло 36 чел. команды; *Вайн Бранч* (*Vine Branch*) (3 442 *т*), следов которого, как и 44 человек его команды, не было найдено. Пароход Демпстера *Эбъюри* (*Aburi*) (3 730 *т*) 17-го в 125 милях к *NW* от острова Тори (Tory), причем погибло 25 человек. *Кэйтнес* (*Caithness*) (3 500 *т*), 19-го в 130 милях на *NWtN* от мыса Ортэгаль (Ortegal) с 47 чел. команды. Наливное судно *Сен Иларио* (*San Hilario*) (10 157 *т*) 20-го, в 270 милях на *WtN* от Фастнэта: капитан его был взят в плен. Пароход компании Эпкор-Брэклбенк *Мэлекэнд* (*Malakand*) (7 653 *т*), в тот же день, в 145 милях на $W^1/_2N$ от Бишоп Рок, причем погиб 1 чел. Пароход Демпстера *Эбоссо* (*Abosso*) (7 782 *т*), 24-го в 180 милях на *WtN* от Фастнэта, причем погибло 65 чел. Воинский транспорт *Баларэт* (*Ballarat*) (11 120 *т*) с войсками австралийско-новозеландского корпуса, на следующий день, в 24 милях на *StW* от Улф Рок (Wolf Rock), войска были пересажены без потерь. *Алфалфа* (*Alfalfa*) (2 993 *т*), исчезнувший со всей своей командой 24-го, и прекрасный пассажирский пароход компании Пенинсюлар Энд Ориенталь *Медина* (*Medina*) (12 350 *т*), 28-го, в 3 милях к *ONO* от Старта, причем погибло 6 чел. В течение этого месяца около 24 британских капитанов торговых судов были взяты в плен подводными лодками, что имело целью подорвать дух начальствующего состава британского торгового флота. Среди нейтральных судов был американский *Азтек* (*Aztec*) (3 727 *т*), потопленный у мыса Финистерре 2-го.

В противовес этому истреблению судов немного могло быть положено на другую чашку весов. Были довольно веские основания надеяться,

что по меньшей мере один капер нашел свою гибель в западных водах, но даже и это было опровергнуто. 13 апреля новая лодка *U-93* вышла из Эмдена в свое первое крейсерство под командой бывшего командира *U-32* Шпигель-Пекельсхейма. До пятого дня он не заметил ни одного паруса, ни одного дыма, но 18-го встретил возвращавшуюся *U-43* (Юрст), и получил совет пройти 300 миль на юго-запад, где можно было найти на новом пути много судов. Последовав этому совету, Шпигель впоследствии заявил, что он потопил 11 судов (27 400 *т*), в том числе американский транспорт с боевыми припасами, который взорвался и погиб со всеми людьми, находившимися на нем. Кроме того, он взял в плен 5 капитанов и 12 комендоров с вооруженных торговых судов. Утром 30-го он встретил своего собрата Херзинга на *U-21*, занятого потоплением шведского парусника, а к вечеру он сам встретился с другим парусником—маленькой трехмачтовой шхуной, которую он остановил предупредительным выстрелом. Команда, казалось, покидала свое судно и, сев в шлюпки, держалась на веслах в 70 *м* от правого борта. Пока Шпигель внимательно рассматривал марсельскую шхуну во всех подробностях, *U-93* продолжала посылать снаряд за снарядом по призу; в течение 40 минут маленькая жертва выдерживала этот смертельный град. Шпигель не подозревал, что на кажущейся безвредной шхуне были спрятаны люди, ожидавшие, когда можно будет демаскировать спрятанные орудия и уничтожить нападающего; это было судно-ловушка *Прайз* (*Prize*) (*Q-21*) под командой Сандерса. Удостоверившись, что это не ловушка и что шхуна не имеет на буксире подводной лодки, Шпигель подошел на сотню метров и отдал приказание потопить ее, целясь в ватерлинию. *U-93* подошла с кормы, чтобы ничем ни рисковать, а затем начала проходить вдоль левого борта шхуны. В этот момент Сандерс дал свисток — сигнал поднять военный флаг и демаскировать орудие. На этой близкой дистанции *U-93* была быстро выведена из строя. Ее боевая рубка была повреждена, переднее орудие сбито за борт, и находившиеся на судне-ловушке видели тусклое пламя внутри ее пробитого корпуса. Спустя 4 минуты, *U-93* исчезла, оставив на воде Шпигеля и двух матросов, которых судно-ловушка взяло в плен. Что касается *Прайза*, то героическими усилиями его удалось удержать на плаву и через 2 дня доставить в Кинсэль. Затем он перешел в Милфорд Хэвен (Milford Haven), едва избежав потопления лодкой *U-62*.

Сандерс был награжден крестом Виктории, но, к несчастью, его карьера закончилась слишком скоро. В июне он доносил, что встретился с 1 или 2 подводными лодками, которые все время держались вне досягаемости, погружаясь и всплывая вновь. По всей вероятности лодка сделала снимок или зарисовала *Прайз*, чтобы можно было опознавать его в будущем. В августе, во время крейсерства у Ирландского берега с подводной лодкой типа „D“ на буксире, судно-ловушка встретилось с вновь построенной *UB-48* (Штейнбауэр), шедшей в Каттаро, и открыло огонь с дистанции 200 *м*, после чего лодка ушла под воду. Судно-ловушка оказалось в чрезвычайно опасном положении, так как открытием огня оно выдало себя. Ночью шедшая вместе с ним британская лодка услышала громкий взрыв и, когда всплыла, чтобы посмотреть, что случилось, то обнаружила, что Сандерс и его корабль и команда исчезли навсегда. 2 торпеды с *UB-48* совершенно стерли трехмачтовую шхуну с поверхности воды.

Несмотря на свое страшное исчезновение в конце поединка с *Прайзом*, *U-93* не затонула. Когда в нее попал залп с ее противника, попадание в носовую часть оглушило помощника командира лейтенанта Циглера. Когда он очнулся, то считая, что Шпигель находится благополучно внизу, крикнул, чтобы правили зигзагами. *U-93* с сильным креном на правый борт и в полупогруженном состоянии, слепая, избитая, окровавленная, уползла прочь сквозь ураган снарядов и скрылась в спасительных сумерках. Ее боевая рубка и люк, ведущий в командирское помещение, были повреждены, так что не было никакой надежды спастись путем погружения. Хотя внизу повреждений не было обнаружено, палуба была изрешечена, а баластные и топливные систерны пробиты. *U-93* не могла больше погружаться; у нее оставалось горючего в оставшихся не пробитыми систернах только-только для того, чтобы добраться до порта, обогнув Шотландию с севера. Как это ни кажется невероятным, Циглер довел раненую лодку до Листа (List); затем она была отбуксирована в Вильгельмсхафен, куда и прибыла 11 мая.

В апреле погибло другое судно-ловушка. 21-го *U-62* (Хазхаген) вышла в западные воды и 30 апреля, в тот день, когда потерпел неудачу Шпигель, она потопила у Ирландского побережья замаскированный шлюп *Тъюлип* (*Tulip*) (*Q-12*), подозрение в истинном назначении которого было вызвано небольшой ошибкой в маскировке шлюпа — поднятие красного (британского торгового) флага (Red Ensign), что в те дни было необычно. Его командир был взят в плен. Накануне другой шлюп-ловушка *Хизер* (*Heather*) (*Q-16*) заметил 2 шлюпки с командой и подводную лодку, быстро подходившую с кормы и открывшую огонь. С ловушки была спущена партия, симулировавшая панику; она направилась к лодке. В тот момент, когда лодка начала подходить в самое выгодное для стрельбы положение, показался другой шлюп, после чего противник начал погружаться. В виде последней отчаянной попытки командир *Хизера* решил таранить лодку и сбросил глубинные бомбы в том месте, где исчез противник. Одновременно мимо шлюпа прошла неудачно выпущенная с лодки торпеда. Поединок закончился еще несколькими глубинными бомбами. С подводной лодки всплыли масло и целая куча бумаги, которые в равной степени могли обозначать и тяжелое повреждение лодки и просто симуляцию. Некоторые подводные лодки были обязаны своим спасением тому, что выбрасывали бумаги и выпускали масло в те моменты, когда надводный противник слишком наседал на них. В этом случае также были основания полагать, что лодка симулировала гибель, так как через несколько дней *Хизер* встретил подводную лодку, которая настойчиво обстреливала его. Часть команды, симулировавшая панику, отвалила; судно-ловушка было сильно повреждено, и его верхний мостик сбит. Спрятанные комендоры терпеливо ожидали приказания стрелять. Лодка перестала стрелять по шлюпу. Один из команды ловушки пробрался вперед и увидел, что ее командир Холрайт — убит. Лодка уже погружалась, и отомстить за гибель командира было уже невозможно. *Хизер* вернулся обратно в Куинстаун.

Наконец, в Северном море одна из лодок пыталась ночью 12 апреля проникнуть в Скапа-Флоу, но, будучи обнаружена гидрофонами и атакована в Хокса Саунд (Hoxa Sound) моторными катерами с глубинными бомбами, она потерпела неудачу подобно тому, как *U-18* потерпела

неудачу в ноябре 1914 г. при попытке войти в эту ненарушенную противником якорную стоянку Гранд-Флита.

Повсюду подводные лодки имели успех в своем предсказанном истреблении жизненно необходимого для Англии торгового флота; повсюду защита, казалось, не имела почти никакого успеха против мстительного и решительного нападения. На графике кривая потерь сделала огромный скачок вверх. Если бы этот подъем продлился еще несколько месяцев, кривая неизбежно должна была бы пересечь ординату, которая означала — голод! поражение! капитуляция! Великобритании угрожал кризис всей морской войны, кризис самого существования государства. Ее торговля и коммерческий флот, построенные работою столетий, быстро разваливались и рассыпались перед ее глазами.

ГЛАВА IX

БОРЬБА ЗА ГОСПОДСТВО

(Май—сентябрь 1917 г.)

В мае наметилось начало ослабления германской подводной кампании. После июня кривая потерь судов, потопленных подводными лодками, стала непрерывно падать. Что было причиной этого медленного сокращения числа уничтоженных судов? Его нельзя объяснить какой-нибудь одной причиной; оно было скорее общим результатом целого ряда противолодочных мероприятий, действие которых наконец начало сказываться. Когда в ноябре 1916 г. адм. Джеллико пришел в Уайтхол для борьбы с надвигавшейся опасностью, он вполне сознавал, что только немногие из принятых им мер смогут дать результаты до середины лета следующего года. Ни на какое усиление патрулей нельзя было надеяться до июля, и самое большое, что можно было сделать, это наилучшим образом использовать имевшиеся силы. Тем временем недостаточность числа патрульных судов с каждым днем становилась все более очевидной.

Конвоирование караванов коммерческих судов уже было предложено; но ввиду недостатка судов для эскорта эта мера не была признана возможной или практически выполнимой в широком масштабе. Необходимо было иметь много быстроходных, мелкосидящих судов для конвоирования; отовсюду поступали требования на такие суда. Их неоткуда было взять, а там, где они имелись, без них нельзя было обойтись. Крейсера и вооруженные вспомогательные крейсера были зачастую также уязвимы для торпедных атак, как и сопровождаемые ими суда; а вследствие все возраставшей нехватки судов, нельзя было дать больше ни одного торгового судна для оборудования в качестве военного (combatant vessel). Караваны транспортов с войсками при проходе через опасные зоны конвоировались самостоятельно; офицеры, командовавшие группами этих судов, заявляли, что конвоировать караваны обыкновенных торговых судов невозможно. Однако, решив не оставлять ни одной возможности неиспользованной, морской штаб в феврале 1917 г. совещался относительно конвоирования караванов с несколькими капитанами торговых судов, и последние снова высказали мнение, что удержать их суда в строю (in station) при совместном плавании с 12 — 20 другими су-

дами невозможно. Однако они считали, что может быть проведено конвоирование групп из 2-3 судов[1]. Следует по справедливости признать, что имелись серьезные и веские возражения против введения системы конвоирования караванов. С одной стороны, она должна была вызвать большие задержки в прибытии торговых судов по назначению, поскольку скорость караванов этих судов определялась бы скоростью самого тихоходного судна группы. С другой стороны, выбор портов сбора (ports of assembly) представлял большие трудности, потому что порты, избранные для сведения судов в конвои, неизбежно оказывались бы переполненными. Только после вступления в войну США была решена задача подыскания пригодных для сбора портов на том берегу Атлантического океана. Наконец, если бы конвой наткнулся на минное заграждение, потери, которые рисковал понести торговый флот, были бы гораздо более тяжелыми, чем при системе индивидуального плавания судов.

Положительные результаты были достигнуты на „Французской угольной линии“ и „Скандинавским конвоем“; в марте последний перешел под охрану эскадренных миноносцев Гранд-Флита. Но как раньше уже отмечалось, хорошие результаты, полученные на этих двух линиях, объясняются скорее охраной самих путей, чем собственно конвоированием судов. Конвои в Атлантическом океане были очень трудным делом. Было подсчитано, что только для конвоирования судов, прибывающих в английские воды, потребуется 50 крейсеров или вооруженных торговых судов; еще 12 потребуется для судов, идущих за границу. В то время для этой цели имелось только 18 судов. Эти большие конвоиры должны были доводить караван до места рандеву вне зоны действий подводных лодок и там передавать их быстроходному мелкосидящему эскорту. Для второго типа конвоиров рассчитали, что необходимо иметь 81 эскадренный миноносец или шлюп с добавлением 48 траулеров для тихоходных караванов, следующих из Гибралтара. Для судов, шедших за границу, потребовалось в качестве эскорта еще 44 малых судна.

Требовавшихся для эскорта судов попросту не существовало. Было предложено в качестве выхода из положения конвоировать только часть торговых судов, а другую оставить без всякой защиты и, следовательно, обречь команды этих неконвоируемых судов на гибель полностью. Подобное предложение не могло быть принято, и увеличения сил для патрулей и эскортов пришлось добиваться ценой изъятия этих судов из других районов. Хотя Гарвичский отряд, помимо выполнения своих обычных трудных обязанностей, обеспечивал еженедельный конвой между Голландией и Темзой, из него было изъято некоторое количество эскадренных миноносцев, а от 8 до 12 было взято у Гранд-Флита.

Выступление Соединенных штатов, пока выразившееся в прибавлении 4 мая 6 американских эскадренных миноносцев к кингстаунским силам, имело большое влияние в смысле освобождения от блокадной работы большинства вооруженных вспомогательных крейсеров, составлявших знаменитую 10-ю крейсерскую эскадру. Большая часть торговых судов, шедших в смежные с Германией нейтральные страны, следовала из Соединенных штатов; теперь стало возможно постепенно перебросить эти

---

[1] Шпис тоже говорит, что сами немцы считали систему конвоев невыполнимой с современными паровыми судами.

блокадные крейсера на работу по конвоированию. Расформирование этой эскадры началось в июне. Для службы эскорта, кроме 2-й крейсерской эскадры Гранд-Флита, эскадр морских станций — североамериканской и вестиндской, — и линейных кораблей из состава сил Средиземного моря, были использованы также старые броненосцы и крейсера Соединенных штатов, затем к этим силам прибавилось некоторое количество быстроходных грузовых пароходов, вооруженных 6-дм. (152-*мм*) пушками (но везущих груз), использовавшихся в качестве конвойных крейсеров.

Порты сбора были организованы в Гибралтаре, Сиерра Леоне, Дакаре, Хэмптон Родз, Нью-Иорке, Галифаксе (Новая Шотландия) и Сиднее (остров Кэп Бретон). В 1917 г. из этих портов суда стали отплывать через каждые 8 дней, за исключением Гибралтара и Хэмптон Родз, выход из которых происходил каждые 4 дня.

Принятие системы конвоев означало плавание в тесных строях ночью и в тумане, без огней, без уверенности в сохранении постоянной скорости. Опасения, что система конвоев окажется несостоятельной в условиях современной войны, быстро рассеялись, и не может быть сомнений в том, что эта система явилась спасением для союзников. За исключением Гибралтара, порты сбора конвоев, расположенные за морем, были далеки от баз германских подводных лодок и таким образом совершенно безопасны от набегов. Пароходы, следовавшие в одиночном порядке вдоль американского побережья для сосредоточения в портах сбора, могли быть потоплены, но для систематических нападений на эти суда требовались большие подводные лодки с водоизмещением (надводным) свыше 1 000 *т*. В первой половине 1917 г. Германия не имела подводных лодок такого размера. Ее лодки водоизмещением от 800 до 850 *т* могли выходить на середину Атлантического океана, но, действуя на океанских просторах, они имели теперь мало надежды встретить одиночные жертвы. Единственным шансом встретить объекты нападения было прятаться у прибрежной полосы и ждать, когда конвой приблизится к берегам и входящие в него пароходы начнут расходиться по различным портам назначения. Но операции в прибрежной полосе (operations inshore) означали, что лодкам придется действовать в тщательно патрулируемых районах, где их работа будет часто прерываться, а сами они подвергаться атакам и очень часто окончательно гибнуть.

Что Скандинавские конвои уже доставляли огорчения неприятелю, об этом свидетельствует Шпис, рассказывающий, что он был послан в Северное море для наблюдения за движением в нем и для изучения возможности успешных нападений на конвои. Он донес, что уничтожение одного-двух судов даже в каждом встречном караване никогда не остановит потока торговли, и только набег надводных кораблей и массовое потопление может дать действительный эффект [1].

20 мая 1917 г. первый конвой пришел из Гибралтара в Англию без единой потери [2]. За ним последовал другой из Хэмптон Родз, также не-

[1] Его донесение принесло плоды: впоследствии на Скандинавский конвой было сделано два сильных набега, один — легкими крейсерами, другой — эскадренными миноносцами, с очень серьезными результатами.

[2] 14 января 1917 г. из Сиерра Леоне в Соединенное королевство вышел караван из 11 пароходов, конвоируемый вспомогательными крейсерами *Альмансора* (*Almanzora*) и *Арланза* (*Arlanza*), и прибыл без потерь. Но этот караван был сформирован не под влиянием угрозы подводного нападения, а во время рейда германского вспомогательного крейсера *Мёве* (*Möwe*).

вредимый. Первый караван состоял из 17 судов, второй — из 12. В августе все суда, шедшие в Англию из Гибралтара, Америки и Южной Атлантики и имевшие скорость менее 12 узлов, сводились в караваны; впоследствии начали составляться и быстроходные караваны. Естественно подводные лодки начали уделять внимание судам, шедшим за границу, предпочитая их конвоируемым судам, следовавшим в Англию. Несмотря на самые тщательные меры, направленные к тому, чтобы эскорт, выводивший один караван, на обратном пути приводил другой, шедший в порты Англии, штормы и другие причины расстраивали или замедляли действие системы. Команды этих кораблей эскорта, выполнявших тяжелую работу, неизбежно должны были свалиться с ног от добавочной нагрузки. Тем не менее, в октябре было доставлено в порты не менее 1 502 пароходов, сведенных в 99 караванов, с 10 656 300 *т* груза с потерей всего 24 судов; из них только 10 были потоплены во время следования в составе конвоя. Остальные погибли либо после разделения каравана, либо вследствие непослушания их капитанов.

Одним из самых заметных результатов системы конвоев было то, что за последние 4 месяца 1917 г. только 6 судов было потоплено в море дальше чем в 50 милях от берега, вместо 175 судов, уничтоженных подобным же образом в период с апреля по август. До введения системы конвоев суда подвергались уничтожению в разных местах Атлантического океана на расстоянии до 300 миль от берега. При потоплении судов ближе к берегам потери в людях соответственно уменьшились, и противнику пришлось отказаться от своей манеры брать в плен капитанов торговых судов.

В мае была также принята система „маскирующей" окраски судов, усовершенствованная лейтенантом добровольного запаса флота Нормэном Вилькинсон. Были изготовлены соответствующим образом окрашенные модели военных и торговых судов всех классов, которые затем рассматривались при различных условиях освещения, как непосредственно, так и через перископ. Идея заключалась в искажении перспективы. Однако сомнительно, чтобы эта маскирующая окраска судна заставляла многих командиров подводных лодок ошибаться при определении в перископ курса и скорости судна[1].

Прочие противолодочные мероприятия заключались в снабжении судов дымовой аппаратурой для постановки дымовых завес между капером и его жертвой; в оборонительном вооружении, в уменьшении дыма из труб; в использовании привязных аэростатов на караванах; в зигзагообразных курсах (сильно сбивавших противника с толку); в постановке во главе конвоев траулеров, снабженных гидрофонами; в устройстве малозаметного рангоута стандартных грузовых судов — одной легкой сухой мачты (без такелажа), заваленных стрел и стоек, короткой трубы; в организации курсов по обучению капитанов торговых судов приемам борьбы с подводными лодками.

От Шписа мы знаем интересное стороннее впечатление от принятых противолодочных мероприятий. Он рассказывает, что командир *U-49*, вернувшийся в Эмден из специально организованного крейсерства для наблюдения за порядком движения судов у восточного побережья Англии, донес, что ему пришлось испытать новую пытку. Он был ата-

[1] „The Merchant Navy", т. III (статья Hurd), стр. 212—228.

кован „морскими бомбами“ („marine bombs“). Это известие произвело в Эмсской базе подводных лодок целую сенсацию; было очевидно, что налицо—новая опасность. Морские глубины больше не давали защиты; больше нельзя было нырнув избавиться от опасности. Спустя короткое время, сам Шпис испытал на себе первую атаку глубинными бомбами, и она ему не понравилась. Его лодка погрузилась в темноту, так как свет зажигался и снова потухал, и она резко содрогалась при каждом сотрясении. К счастью для него корпус выдержал напряжение, и он поторопился отойти подальше от атакованного было им конвоя, который встретил его столь невежливым образом.

Это германское донесение о первой атаке глубинными бомбами весьма любопытно, так как еще за 10 месяцев до того, т. е. в июле 1916 г., глубинными бомбами была уничтожена *UC-7*; в том же месяце по той же причине затонула *UB-44*, в декабре была подобным же образом смертельно повреждена *UC-19*. Во всех этих случаях не уцелело ни одного человека. В одном или двух других случаях потопления глубинные бомбы были пущены в ход, чтобы прикончить поврежденную снарядами или протараненную подводную лодку. Много других подводных лодок было атаковано этим оружием [1], но ясно, что атакованные оставались в неведении относительно примененного против них нового средства. *U-49* была, кажется, первой подводной лодкой, принесшей с собой определенные сведения об этом мощном средстве — изобретении, которое стало применяться с этого времени с все возраставшим смертоносным эффектом. Получив это новое оружие, военные корабли превратились в новую и грозную силу морских гранатометчиков. Для снабжения кораблей глубинными бомбами были даны громадные заказы на их изготовление, но должно было пройти время, пока эти заказы могли быть выполнены.

Пока не была готова новая британская мина, нельзя было осуществить обширный план минирования Гельголандской бухты. В течение января в этой бухте было поставлено три минных поля; на них не погибло ни одной подводной лодки, и вскоре после того, как они были поставлены, немцы их вытралили. Джеллико говорит, что во время опытов только одна треть британских мин взрывалась, ударившись о корпус подводной лодки, и что в апреле 1917 г. имелся запас в 20 000 штук, из которых только 1 500 были пригодны для постановки. При столь печальных обстоятельствах трудно было рассчитывать на решительный успех.

С самого же начала войны немцы поставили у своих берегов оборонительные минные заграждения. Мористее их были поставлены британские минные поля и сети, но только в сентябре 1917 г. были сконструированы и изготовлены в достаточном количестве надежные мины с надежными якорным устройством и прибором глубины, известные под маркой „Н-2“.

Известно, что в июле 1916 г. германская подводная лодка *U-51* была уничтожена в устье реки Эмс, далеко вверх по протраленному фарватеру, британской подводной лодкой *H-5*, командир которой по-

---

[1] См. например бой судна-ловушки *Куикли (Quickly)* и замаскированного траулера *Гэннер (Gunner)* в июле 1915 г. (стр. 56). В декабре 1916 г. австро-венгерская лодка *XX* попала в сети и была забросана глубинными бомбами с британских дрифтеров, но после этого тяжелого испытания вернулась в свою базу.

лучил выговор за оставление своей позиции вопреки инструкции, и только через 12 месяцев был награжден орденом „За отличную службу“; 14 мая 1917 г. другая лодка, *U-59* (Фиркс), в туманную погоду шла под конвоем к полям заграждения; будучи не в состоянии определиться по навигационным знакам к юго-востоку от Хорнс-Рифа, она подорвалась на германском минном поле. Спасательные суда были брошены на это место, но одно за другим они взрывались, и 16-го работа была отставлена. В ночь с 16-го на 17-е при выводе в море *U-86* один из сопровождавших ее кораблей — эскадренный миноносец *S-17* Эмской дозорной флотилии — подорвался на мине. Однако на следующий день лодка благополучно была выведена в море. За несколько дней до того, 10 мая, при погрузке мин в Гельголанде на новый подводный минный заградитель *UC-76* (Бартен) одна из мин взорвалась и вызвала детонацию остальных; лодка сразу же затонула, но позже была поднята. Выдержки, которые Шеер приводил в своем дневнике, дают яркую картину весенней кампании[1]. Ежедневно подводные заградители выходили к Бел Рок, в Английский канал, в воды Ирландии и Шотландии и на подходы к Клайду; процент погибших лодок типа „UC“ был исключительно высок: не менее 52 лодок из первых 79 не просуществовали до конца войны.

Лодки типа „UC“ действовали как из германских, так и из фландрских баз. 30 апреля *UC-26* (Шметтов) вышла из Остэнде для постановки мин в Английском канале. Эта лодка, вошедшая в состав фландрской флотилии в ноябре 1916 г., страдала постоянными неисправностями. Едва закончился на ней необходимый ремонт, на одном из пароходов в доке в Остэнде вспыхнул пожар и опять повредил лодку. Наконец, *UC-26* была готова к походу и благополучно вышла в море. Затруднения с двигателями не помешали ей заминировать подходы к Гавру, Уйстрехам (Ouistreham) и Шербургу; во время этих операций она была атакована самолетами. Затем, 3 мая, она отправилась в крейсерство вдоль пути Саутхэмптон—Шербург—Гавр в надежде атаковать суда. Найдя, что этот маршрут не сулит никаких выгод, Шметтов 8-го взял курс на Зеебрюгге. Повидимому, он был неисправимым оптимистом, и это ему дорого обошлось. На рассвете 9-го *UC-26* была замечена эскадренным миноносцем *Милн (Milne)* к северо-западу от Кале. Считая, что патруль его не заметил, Шметтов чересчур долго воздерживался от дачи приказания погружаться. Его палуба была вровень с водой, когда форштевень *Милна* пробил внутренний прочный корпус. Подводная лодка затонула, как камень, и тяжело ударилась о грунт. Глубинные бомбы, сброшенные эскадренными миноносцами *Ментор* (*Mentor*) и *Миранда* (*Miranda*), завершили ее судьбу: вода ринулась внутрь разломанного корпуса *UC-26*. Уцелело только два человека команды, спасшиеся благодаря воздушному пузырю, вырвавшемуся на поверхность[2].

20 мая был уничтожен еще один из этих подводных минных заградителей. В течение 1917 г. фландрские лодки стал сильно тревожить бдительный патруль морской авиации в южной части Северного моря,

---

[1] *Scheer,* Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (*Шеер,* Флот Открытого моря), стр. 281 и след.

[2] *P. A. Roll,* Submarine Tragedies (*П. А. Ролль,* Трагедии подводных лодок) (Riv. Marittima, ноябрь 1925 г.).

а за летние месяцы 6 лодок было потоплено бомбами. Излюбленным приемом атаки был налет на лодки из-под солнца. Напрасно осматривали небо ослепленные солнцем наблюдатели подводной лодки в поисках воздушного противника, срывавшегося на них из солнечного сияния. Только быстрым погружением лодка могла надеяться спастись, если в этом месте достаточна была глубина. Первый успех был достигнут в тот день (20 мая), когда *UC-36* (Бух) получила 2 попадания с гидросамолета *8663* у плавучего маяка Уест Хиндер; лодка затонула, погрузившись кормой.

Третья из этих лодок-заградителей нашла свой конец вдали от своей базы. Выйдя из Брунсбюттелля 25 мая для постановки мин у острова Валенсия (Valentia) вблизи юго-западного побережья Ирландии, *UC-29* (Розенов) утром 7 июня тяжело повредила небольшой пароход у южного Ирландского побережья. Торпеда повредила машины, в кочегарках образовалась течь и вырывавшийся пар увеличил опасность для команды, решившей оставить свое судно. Розенов, очень осторожный человек, подождал полчаса прежде чем всплыть на поверхность и, пройдя мимо парохода, пошел к шлюпке с командой, которая начала грести обратно к своему судну. Этот вызывающий поступок вынудил Розенова забыть осторожность и открыть огонь по шлюпкам с командой. Команда все продолжала грести, пока не оказалась между подорванным судном и подводной лодкой. Для находившихся на борту судна-ловушки *Паргест* (*Pargust*) момент наступил: Гордон Кембл приказал открыть огонь. Сильно накренившись, *UC-29* прошла вперед, имея наверху команду, державшую руки вверх. Огонь был прекращен, после чего *UC-29* сделала попытку уйти. Она снова была обстреляна, пока, изрешеченная и продырявленная снарядами, она не легла на борт и не затонула. Два немца были подобраны. За третий успешный поединок Кембл был награжден производством в следующий чин. Что касается разбитого *Паргеста*, то он под охраной шлюпа *Зинния* (*Zinnia*) и американского эскадренного миноносца *Кэшинг* (*Cushing*) был взят на буксир шлюпом *Крокес* (*Crocus*).

В мае были уничтожены еще две подводные лодки. 1-го большая подводная лодка *U-81* (Р. Вейсбах) была застигнута на месте преступления. Она была занята потоплением парохода в 150 милях к юго-западу от острова Валенсия, и была потоплена торпедой с британской подводной лодки *E-54*[1], причем было взято в плен 7 человек. 17-го шхуна-ловушка *Глен* (*Glen*) потопила *UB-39* (Кюстнер) после непродолжительного боя в 35 милях к югу от Нидлз (Needls), после чего были обстреляны две другие появившиеся лодки. За лето эта шхуна имела еще два поединка, но ни в одном случае успеха не имела. С другой стороны, *UC-75* потопила 5 мая в Английском канале шлюп *Лавендер* (*Lavender*).

Покойный адмирал Шеер рассказывает, что *U-33* — одна из средиземноморских „тридцатых“ — теперь действовала из баз Северного моря. Подобно лодке Херзинга *U-21*, ей было приказано присоединиться к флотилиям Северного моря во время этой великой подводной кампании. Ее командир Ганссер принял командование над переделанной коммерческой подводной лодкой *U-156*. Эта лодка была одного типа с *Дейч-*

[1] Михельсен говорит о потоплении ее „траулером“.

ланд. После объявления войны Соединенными штатами вся серия подводных блокадопрорывателей была изъята для службы в военном флоте.

Эти коммерческие лодки были неуклюжи и тихоходны, но они обладали ценными свойствами — большим надводным бортом и большим районом действия; а как боевые лодки они могли брать большой запас торпед. Получив номера *U-151—U-157*, они начали действовать в сентябре в районе Азорских и Канарских островов; и занятие этой новой боевой позиции было новым бременем для оборонительных средств союзников. В конце 1917 г. одна из лодок этого типа пересекла Атлантический океан, чтобы перерезать океанский телеграфный кабель у берегов Америки.

Вопреки общераспространенному мнению, дисциплина команд германских подводных лодок никогда не нарушалась. В мае вспыхнул мятеж на 3-й эскадре Флота Открытого моря; он был подавлен, но в августе начались беспорядки на других линейных кораблях. Опасностей, которым подвергались тральщики и прорыватели заграждений, было вполне достаточно для того, чтобы вызвать беспорядки среди редевшего личного состава этих судов. Личный состав подводных лодок оказался стойким до конца. Случаи психического расстройства, хотя безусловно и бывали, но далеко не так часто, как этого можно было ожидать. Нервное напряжение и физические лишения; ужасные переживания команд, избежавших смерти и бывших на волосок от нее; непрерывно возраставшие потери; неизвестность относительно судьбы тех, кто не вернулся, — все это были факторы, которые могли подорвать выдержку и самообладание даже храбрейших. Но опасности в среде товарищей, боевая служба, приключения — все это сохраняло и поддерживало дисциплину. До сих пор неизвестно ни одного случая массового отказа команды подводной лодки итти в море, как бы опасно ни было предстоявшее ей предприятие. С другой стороны, команды Флота Открытого моря из-за одного безделья разложились и дошли до мятежа. Команды подводных лодок получали лучшее питание, более продолжительные отпуска и пользовались другими привилегиями; они получали также специальные награды. Единственно, что начало проявляться, это то, что добровольное вступление матросов на эту службу прекратилось, и ее пришлось комплектовать путем назначения, подобно другим службам. В позднейший период войны стали обнаруживаться странные явления, похожие на „контузии", наблюдавшиеся среди солдат. Люди, превосходно зарекомендовавшие себя, сделавшие на подводных лодках много тысяч миль, стоявшие на очень ответственных постах управления, внезапно обнаруживали полный упадок сил, теряли всю силу воли и чувство ответственности. Другие плохо выполняли свои обязанности, к великой опасности для лодки и ее личного состава. Шпис рассказывает, что после сильной атаки, в которой были применены гидрофоны и глубинные бомбы, ежедневное практическое погружение выполнялось очень неуклюже, просто потому, что нервы команды получили тяжелое потрясение. Команды британских подводных лодок, по ошибке атакованных британскими и американскими военными кораблями, вполне подтверждали, что влияние атаки глубинными бомбами сказывается в потере присутствия духа. Из старослужащих, составлявших личный состав германских подводных лодок в 1914 г., многие погибли в 1917 г.; другие проходили подготовку для службы на новых

лодках усовершенствованного или увеличенного типа. Одна заметная разница характеризовала команды позднейших подводных лодок: их искусство упало в результате поспешной подготовки и включения в их состав неопытных людей. В 1917—1918 гг. многие командиры доказали свою неспособность своим глупым или неосторожным поведением. За последние 18 месяцев военных действий подводные лодки, вступившие в бой и получившие повреждения, сдавались после слабого сопротивления.

В мае, как уже было отмечено, в волне прилива разрушения выявились первые признаки ослабления. Британские потери (106 судов в 320 572 *т*, погибших от торпед, и 14 судов в 28 114 *т* — от мин заграждения) показали уменьшение в 193 000 *т*, а мировой итог потерь упал до 284 000 *т*. Вокруг Британских островов действовало то же число лодок, что и в апреле; в Средиземном море их крейсеровало меньше.

В числе важнейших потопленных судов мы находим пароход компании „Блю Фэннел" *Тройлес* (*Troilus*) (7 625 *т*), потопленный 2 мая в 140 милях на *WNW* от мыса Мэлин Хэд (Malin Head); грузовой пароход линии Кьюнард *Фелтрия* (*Feltria*) (5 254 *т*)—5 мая, в 8 милях к *SO* от Мэйн Хэд (Mine Head), причем погибло 45 чел.; пароход Нельсона *Хайленд Кори* (*Highland Corrie*) (7 583 *т*)—16-го, в 4 милях к югу от плавучего маяка Оуерс (Owers), причем погибло 5 чел.; пароход компании „Федерал" *Мидлсекс* (*Middlessex*) (8 364 *т*)—в тот же день в 150 милях к *NW* от острова Тори; пароход Эллермана *Сити ов Коринт* (*City of Corinth*) (5 870 *т*)—21-го, в 12 милях к *SW* от мыса Лизард; пароход линии „Клан" *Клан Меррэ* (*Clan Murray*) (4 835 *т*), потопленный 29-го, в 40 милях на *WtS* от Фастнэта с 64 человеками; третий помощник его капитана и, вероятно, третий механик были взяты в плен. Всего от подводных лодок и мин погибло за этот месяц 580 британских граждан.

Потери были не только среди грузовых и пассажирских пароходов; подводные лодки обращали свое внимание и на вооруженные вспомогательные крейсера 10-й крейсерской эскадры, все еще поддерживавшей блокаду в северных широтах. В 1917 г. они подвергались нападению при проходе опасных вод на пути к своим базам для погрузки угля; 4 было потоплено торпедами в течение 1917 г.; один был подорван торпедою, но дошел до порта; и еще один подорвался на мине, но уцелел. *Мотэгуа* (*Motagua*), взорвавшись на мине, 16 марта, дошел до Суорбэкс Минн (Swarbacks Minn) (на Шетландских островах). Не так повезло *Хилари* (*Hilary*) на пути в его угольную базу 25 мая. Он только что развил скорость в 12,5 узла после заводки параванов, как торпеда с *U-88* (Швигер) взорвалась в его левой кочегарке, и вода залила топки. Другая торпеда взорвалась прямо под шлюпкой № 3, которую в это время спускали, и убила 4 человек. Час спустя третья торпеда поразила его в правый борт; его командир и буфетчик, оставшиеся на нем для обслуживания пушки, были принуждены покинуть свой быстро тонувший корабль.

Число эскадренных миноносцев было недостаточно для образования завесы вокруг этих вспомогательных крейсеров при их подходе к базам и выходе в море. 14 июня последовал второй удар. Эскадренные миноносцы *Нэссэс* (*Nessus*) и *Нобл* (*Noble*) были посланы навстречу *Эвенджеру* (*Avenger*), но рано утром, в то время, когда они находились примерно в 30 милях от своей цели, этот новый вспомогательный крейсер был подорван торпедой в широте 61°03′ *N* и долготе 3°57′ *W*. Он был оставлен большей частью личного состава, кроме капитана и 6 человек, оставшихся на борту в надежде нанести поражение подводной лодке,

если она покажется. Через полтора часа лодка всплыла, чтобы посмотреть на тонущее судно, затем нырнула и исчезла. Вскоре затем прибыли эскадренные миноносцы, и через полтора часа *Нобл* заметил подводную лодку в миле расстояния от левого траверза *Эвенджера*. В это место были сброшены глубинные бомбы, но без результата. Вскоре после полудня *Эвенджер* затонул. 27 июня 7 этих вспомогательных крейсеров были посланы на соединение с океанскими конвойными силами, так как с объявлением неограниченной войны в блокадной работе произошли большие изменения. Не было речи об осмотре судов, пытавшихся прорвать блокаду; Германия начала топить все суда без разбора. Единственный шанс на спасение для нейтральных торговых судов, помимо организации конвоев, заключался в проходе через опасную зону поодиночке самым большим ходом. В дальнейшем, после вступления в войну США и установления портов для осмотра вне опасной зоны, положение упростилось. Благодаря контролю США в Западной Атлантике, особому порядку снабжения пароходов углем и соглашениям с нейтральными пароходными компаниями, выход в море без ведома и согласия союзников стал очень трудным. 8 декабря 1917 г. 10-я крейсерская эскадра перестала существовать, и последние 3 вспомогательные крейсера присоединились к своим сотоварищам в океанской конвойной эскадре. Но еще до этого числа они понесли несколько потерь.

Один из немногих случаев, когда торговый пароход уничтожил подводную лодку, имел место 20 июня. Рано утром грузовой пароход линии Кьюнарда *Валерия* (*Valeria*) (5 865 *т*) с грузом из Нью-Йорка, находясь у юго-западных берегов Ирландии, ударился о какой-то погруженный в воду предмет. Немного позднее на поверхность всплыла носом вверх *U-99* (Эльтестер) с одним сбитым перископом. Комендорам *Валерии* удалось придать своей пушке такой угол снижения, что с первого же выстрела они попали в лодку, потерявшую способность управляться. Третий выстрел прикончил *U-99*, попав ей прямо в основание боевой рубки.

Важнейшими судами, потопленными в июне, были бывший пароход линии „Ред-Стар“ *Саутлэнд* (*Southland*) (11 899 *т*) и пароход Элермана *Сити ов Барода* (*City of Baroda*) (5 541 *т*); оба были потоплены 4-го на *NW* от острова Тори, причем погибло 10 чел.; *Клан Дэвидсон* (*Clan Davidson*) (6 486 *т*) — 24-го, в 130 милях к *SWtW* от островов Силли, с 12 чел.; *Дон Артуро* (*Don Arturo*) (3 680 *т*), жертва политики „потопления без следа“ в Атлантическом океане, причем погибло 34 чел., и порожний воинский транспорт *Армадэйл* (*Armadale*) (6 133 *т*), потопленный в 160 милях на *NW* от острова Тори, с 27 жертвами, — первый воинский транспорт, погибший в Атлантике. В тот же день, 27 июня, пароход линии Кьюнард *Элтония* (*Ultonia*) (10 402 *т*) был потоплен в 190 милях на *SW* от Фастнэта.

Подводные лодки действовали также в Бискайском заливе, в котором 17-го взорвался на мине французский тральщик *Анжу* (*Anju*), а 10 дней спустя подобным же образом погиб французский крейсер *Клебер* (*Cleber*), возвращавшийся из Африки.

С наступлением июня подводные лодки сделали энергичную попытку снова довести число потопленных судов до апрельского уровня. По сравнению с 18 лодками Северного моря, находившимися в плавании в мае, теперь действовало 27; вероятно было занято около 12 позиций. Из состава всех флотилий на разных театрах никогда еще не выходило в море на поиски добычи так много подводных лодок. 61 неприятельская лодка прилагала все усилия к тому, чтобы добиться решительных

результатов, прежде чем будут осуществлены все противолодочные мероприятия; две трети обещанного шестимесячного срока прошли. Британия все еще не показывала признаков слабости. Наоборот, противодействие становилось все более смертоносным. Система конвоев побивала подводные лодки [1].

В этом месяце были открыты гидрофонные станции (hydrophone stations) в Нью-Хэвене, Портсмуте, Портлэнде и Дартмуте [2], каждая с дивизионом моторных катеров, снабженных глубинными бомбами; в 1918 г. по всему побережью появились выслушивающие станции (listening stations). Введение гидрофонов означало начало новой эры в противолодочной борьбе. До сих пор невидимость окутывала тайной движения подводной лодки, а после ее ухода под воду обеспечивала ей непроницаемую завесу.

Наконец-то подводная лодка должна была утратить ту скрытность движения, которая служила ей прикрытием при атаке и защитой в случае нападения на нее. Изучение распространения звуковых волн под водой показало, что хотя подводная лодка может укрыться от зрительного наблюдения, но за ее положением можно следить по слуху. И благодаря усовершенствованию приемов борьбы у этих ядовитых морских скорпионов было в значительной степени вырвано жало. По сравнению с приборами, применяемыми в настоящее время, „рыба Нэша“ (Nash fish), „резиновый угорь“ (rubber eel) и трубка „К“ 1917—1918 гг. кажутся очень примитивными приборами; однако они означали решительный шаг к лишению подводных лодок способности исчезать и спасаться бегством.

Важнее всего было моральное и психологическое воздействие на команды подводных лодок. Сознание, что даже в то время, когда они крадутся под волнами, за ними непрерывно следуют, следуют и следуют, куда бы они ни повернули, безжалостные надводные преследователи; что они утратили до сих пор ненарушимую скрытность движения, не могло не подорвать их самообладания. Это изобретение значительно способствовало подрыву морального состояния тех людей, которые выполняли опасную работу на военных кораблях, заставлявших их постоянно рисковать жизнью; которые чувствовали, что все руки направлены против них; которые видели повсюду вокруг себя западни и ловушки, и чьи мрачные злодеяния часто свидетельствовали только о страхе, наполнявшем их души.

Первый успех выпал на долю Лизардского гидрофонного дивизиона (Lizard Hydrophone Division), но едва ли он был результатом применения новых акустических приборов. 12 июня один из группы траулеров, *Си Кинг* (*Sea King*), увидев у м. Лизарда лодку типа „UC“, пошел на нее и заставил нырнуть. Затем над нею были сброшены глубинные бомбы. Ничего не могло быть хуже для подводной лодки, груженной минами заграждения. Ее собственные орудия разрушения детонировали, и она взорвалась. За борт траулера были опущены гидрофоны; все было тихо,

[1] После введения Британией системы конвоев, немцы организовали специальный „тренировочный караван-цель“ в Киле, состоявший из торговых судов с маскирующей окраской по британской системе. Он выходил в море под конвоем, строился и шел зигзагообразными курсами по британским правилам. Проходившие подготовку офицеры подводных лодок посылались в море для наблюдения за караваном и практики в атаках на него.

[2] Насколько возможно установить, гидрофоны впервые начали применяться в Средиземном море осенью 1917 г. (см. главу XI).

как в могиле, и для подводной лодки это действительно была могила. Усеянное рифами море у самой южной точки Англии почти наверняка обеспечивало гибель поврежденной подводной лодки, упавшей на этот твердый скалистый грунт. Подводная лодка была *UC-66* под командой Пусткухена (в свое время атаковавшего *Сэссэкс* на *UB-29*), а уничтожил ее Годфри Херберт, раньше служивший на судах-ловушках, командир этой группы траулеров.

Корабли, оборудованные гидрофонами, днем работали на таком расстоянии один от другого, какое допускала видимость, а ночью они стопорили машины и дрейфовали, выслушивая противника, если он был под водой, и в надежде поймать его в надводном положении, если он всплывал под покровом темноты для зарядки батарей. При помощи гидрофонов слухачи могли даже слышать, как подводная лодка ставит мины, и несколько минных банок было обнаружено таким образом.

Не только эти механические приспособления отравляли жизнь командиров подводных лодок, но и бдительность патрулей была неослабной. В марте *UC-55* поставила 18 мин у Оркнейских островов и донесла о поразительной быстроте контрмероприятий; через полтора или два часа после того, как лодка была замечена, 12 эскадренных миноносцев, истребитель подводных лодок и 2 тральщика были уже на месте. *U-57* также доносила, что „траулеры повсюду, под самым берегом и в 30 милях от него". *UC-77*, вышедшей из Германии в конце мая для обстрела Эбердина, эскадренные миноносцы помешали выполнить задачу, и лодка была вынуждена погрузиться и поставить свои мины у Форта. Эти подводные лодки делали самые напряженные усилия в своих действиях против торговли между Англией и Голландией, против судов, входивших в Лервик и Керкуол, против всех перевозок через Северный канал, и пытались перехватывать поврежденные суда на пути в порты. У одного только Гарвича, с января по сентябрь 1917 г., было вытралено 500 мин, ценою потери 3 траулеров, 1 колесного парохода, 1 дрифтера, но без повреждений хотя бы одного торгового судна. Не только вытраливались эти мины, но принимались и другие меры, чтобы воспрепятствовать работе лодок типа „UC"; *UC-77* доносила, что на берегу восточной Англии сооружены фальшивые маяки, чтобы сбивать с толку минные заградители во время лавирования между банками по фарватерам. 4—5 июня командир этой лодки едва не попал в беду, когда атаковал патрульное судно, приняв его за рыбачий траулер; *UC-77* была энергично забросана глубинными бомбами, ее топливные систерны получили течь, и 15 *т* топлива было потеряно. Затем она запуталась в сетях, но освободилась переменными ходами (давая попеременно ход вперед и назад). В канале св. Георга в сети едва не попалась *UC-65*, которой пришлось погрузиться до 197 фут. (60 *м*), чтобы освободиться от них.

Еще в октябре 1916 г. Норвегия и Испания запретили подводным лодкам воюющих сторон пользоваться их водами для приема горючего или пополнения запасов, материалов и продовольствия. Когда обнаружилось, что германские лодки настойчиво атакуют испанские суда с фруктами в прямом противоречии с гарантированной безопасностью, испанское правительство пошло еще дальше. 10 июня пароход *Лох Ломонд* (*Loch Lomond*) (2 619 *т*) был атакован подводной лодкой западнее Гибралтара, но избежал уничтожения употреблением своей пушки

и дымовых приборов и достиг удачного попадания в противника. На следующий день *UC-52* была обнаружена с серьезными повреждениями в машине у Кадикса, куда ее отбуксировала другая германская лодка и затем там оставила. В Кадиксе она подверглась ремонту и 29-го отплыла, избежав встречи с британской лодкой *E-38*, посланной ее перехватить при ее выходе в море для дальнейшего похода в Каттаро. Тогда испанцы издали декрет, что впредь всякая подводная лодка воюющих сторон, обнаруженная в испанских водах, будет интернирована, и за одним известным исключением это распоряжение впоследствии выполнялось.

Около этого времени в Английском канале пропала *UB-36* (Кейзерлинк); в германских „Списках военных потерь", указывающих дату 24 июня, высказано предположение, что она стала жертвой судна-ловушки. Хотя с британской стороны на это не претендуют, но тем не менее в июне наблюдалась оживленная деятельность судов-ловушек. Возможно, что эта подводная лодка была в числе атакованных ими; она могла с смертельными повреждениями уйти с места боя. Во-первых, была атака на судно-ловушку *Зилфа* (*Zylpha*) (*Q-6*) в 200 милях от берега в Атлантическом океане, 11 июня. Часть команды, симулировавшая панику, покинула судно и держалась на веслах $1^1/_2$ часа, ожидая появления подводной лодки. Наконец на некотором расстоянии была замечена лодка, всплывшая на поверхность и затем исчезнувшая, не обратив никакого внимания на погибавшее судно. Беспомощная, поддерживаемая на плаву только „набивкой" из дерева („padding" of timber), маленькая ловушка стояла на месте с тяжелыми повреждениями. Когда личный состав с горечью понял, что он потерпел неудачу, то был вызван эскадренный миноносец флота Соединенных штатов *Уоррингтон* (*Warrington*), который принял раненых и держался поблизости целый день, пока недостаток топлива не вынудил его вернуться в базу. Затем погода ухудшилась, и оставшиеся на *Зилфе* были промочены до костей водой, заливавшей еле державшееся на плаву судно. Однако были поставлены паруса, и судно-ловушка поползло домой со скоростью в $1^1/_2$ узла в надежде встретить буксиры, посланные ему на помощь; 14-го оно было взято на буксир шлюпом *Дэффодил* (*Daffodil*), но около полуночи следующего дня *Зилфа* затонула у скал Скеллиг.

Другая подводная лодка имела бой к юго-западу от Ирландии 19-го с замаскированным угольщиком *Торнхил* (*Thornhill*). Около того же времени ловушка-кетч *Сара Колбрук* (*Sarah Colebrooke*) была повреждена при поединке с подводной лодкой у мыса Бичи Хэд. 20-го шлюп *Сэлвия* (*Salvia*) (*Q-15*) был подорван торпедой с подводной лодки *U-62* у западного побережья Ирландии; взрыв торпеды вызвал детонацию глубинных бомб, повредил машины и разрушил ют. Хуже всего было то, что кормовое орудие было сброшено за борт. *U-62*, подозрение которой было возбуждено, посылала снаряд за снарядом в гибнущее судно. Пять человек команды было убито, а командир взят в плен. В тот же день, 20 июня, в Бискайском заливе разыгрался еще один поединок с судном-ловушкой, возобновившийся с наступлением ночи, — между марсельной шхуной *Мэри Б. Митчел* (*Mary B. Mitchell*) (*Q-9*) и подводной лодкой. На следующий день шхуна *Тирза* (*Thirza*) (*Q-30*) добилась попадания во время боя с замаскированной подводной лодкой. 25-го шхуна *Глен* (*Glen*) имела бой с другой лодкой у мыса св. Ека-

терины (St. Catherine's Point); и наконец 26-го барк *Гэлик* (*Gaelic*) (*Q-22*) встретил еще одну лодку в западной части Английского канала. Донесений о потоплении хотя бы одной из этих лодок не поступало, однако остается фактом, что *UB-36* погибла в июне [1].

Июнь принес заметное уменьшение числа судов, уничтоженных торпедами. По сравнению с предыдущим месяцем (когда торпедами было потоплено 116 британских торговых судов в 391 004 *т* гросс) число жертв, уничтоженных подводными лодками, упало до 88 судов водоизмещением в 319 931 *т*, что означало возвращение примерно к февральскому уровню потерь. На минах, поставленных подводными лодками, погибло 9 судов в 30 128 *т*, что было увеличением против июньского итога, кроме того 2 торговых судна взорвались на минах, поставленных океанскими каперами. С этого времени потери в судах стали непрерывно уменьшаться; за вторую половину 1917 г. британский торговый флот терял в среднем 70 судов. Ввиду нехватки тоннажа, это было все же очень значительным числом потерь; к декабрю было пущено ко дну около 5 000 000 *т*, а оставалось меньше этого. Кроме того в августе из 708 судов, стоявших поврежденными в портах, было отремонтировано не менее 382 судов водоизмещением в 1 183 000 *т*. Начиная с июля, различные противолодочные мероприятия начали полностью сказываться на ходе подводной войны; опытного личного состава в германской подводной службе становилось все меньше и меньше, и пропорционально росло влияние новых, мало подготовленных людей.

Удары войны и их отражение продолжались с неослабевающей яростью. 6 июля в Северном море эскадренный миноносец *Итчен* (*Itchen*) пал жертвой торпедной атаки, но шесть дней спустя эскадренный миноносец *Пэтриот* (*Patriot*) потопил глубинными бомбами *U-69* (Вильгельмс). Затем, 21-го, *U-52*, возвращавшаяся после непродолжительного пребывания в Средиземном море, заметила у Шетландских островов верхнюю часть боевой рубки британской подводной лодки *С-34*; она быстро выпустила торпеду в британскую лодку и взорвала ее. Более серьезной была потеря прекрасного корабля 10-й крейсерской эскадры *Отуэй* (*Otway*). 22 июля днем этот вооруженный вспомогательный крейсер вышел из Лох-Ю (Loch Ewe) для патрульной службы; в 22 ч. 25 м. он был потоплен под 58° 54′ северной широты и 6° 28′ западной долготы. Перископ был замечен за 12 минут, но уклониться от торпеды не удалось; она поразила *Отуэй* в кормовую часть, причем было затоплено машинное отделение и убито 10 чел. Хотя на *Отуэй* были сделаны все усилия, чтобы дойти до Норт Рона (North Rona), судно наполнилось водой; оно было покинуто всем экипажем за исключением командира Коломба, старшего помощника и одного вестового. Вскоре после полуночи *Отуэй* затонул, а личный состав был подобран и доставлен в Сторноуэй. После этой, третьей потери, понесенной эскадрой, адм. Тэппер получил инструкции пользоваться для проводки своих кораблей в порт конвоями, а при выходе в море прибегать к конвоированию эскадренными миноносцами, выходящими навстречу прибывающим караванам. Он вскоре увидел, что много времени терялось на переход в порты сбора уходя-

[1] В ночь на 24 июня французский эскадренный миноносец *Капитэн Мель (Capitaine Mehl)* (на походе из Дюнкерка в Шербург) обстрелял на дистанции прямого выстрела подводную лодку, которую затем видели тонувшей.

щих конвоев. Далее, прибывавшие конвои иногда расходились вскоре по выходе из Лох Суилли, и вспомогательным крейсерам приходилось, как и прежде, следовать одиночным порядком. Адм. Тэппер высказался, что было бы предпочтительнее пойти на риск перехода в патрулируемый район без сопровождения, и 21 сентября он получил разрешение, с предложением, чтобы его корабли для прохода опасной зоны использовали темное время и безлунные ночи.

В западных водах июль был отмечен ужасной трагедией парохода *Мэристон* (*Mariston*) (2 908 *т*), потопленного лодкой *U-66* 15-го, в 82 милях к западу от Фастнэта. 2 взрыва быстро разрушили корабль, и 18 чел. из его команды были выброшены в море. Уцелел только один, рассказавший ужасную быль: несчастных людей одного за другим хватали акулы и под раздирающие крики увлекали под воду. Этой ужасной смертью погибло всего 29 чел. Даже командир подводной лодки был так потрясен, что ушел под воду, чтобы не видеть этого зрелища.

Среди других серьезных потерь была гибель пароходов: *Кондеза* (*Condesa*) (8 557 *т*), потопленного 7-го в 105 милях к западу от Бишоп Рока; *Кэлайопи (Calliope)* (2 883 *т*), потопленного со всем личным составом (27 чел.) в Атлантическом океане; *Сити ов Флоренс (City of Florence)* (5 399 *т*), 20-го, в 188 милях на *W* $^3/_4$ *N* от Уэссана; наливного парохода *Ооклиф* (*Oakleaf*) (8 106 *т*)[1], потопленного 25-го в 64 милях на *NW* $^1/_4$ *N* от Бэтт ов Льюис; парохода компании „Федерал" *Сомерсет (Somerset)* (8 710 *т*), на следующий день, в 230 милях на *WtS* $^1/_2$ *S* от Уэссана; парохода Джонстона *Куэрнмор* (*Quernmore*) (7 302 *т*), использовавшегося как эскортный корабль, 31-го, в 160 милях к *WtN* $^3/_4$ *N* от острова Тори. Число человеческих жертв на 88 судах, уничтоженных подводными лодками в течение июля, равнялось 401.

Еще раз интерес сосредоточивается вокруг действий фландрских флотилий. Увеличившись в составе до 38 лодок, они теперь ходили на запад, даже в Бискайский залив. В течение следующих месяцев они понесли большие потери, которые все время увеличивались. 24 июля маленькая *UC-1* (Мильденштейн) была замечена в устье Темзы 5 гидросамолетами. Один за другим, в колонне по одному, они пролетели над несчастной лодкой и сбросили бомбы, которые „произвели свое действие". Этот прием был повторен 5 дней спустя, когда *UB-20* (Глимпф) была обнаружена в надводном положении у плавучего маяка Норт Хиндер двумя гидросамолетами, которые забрасывали ее бомбами до тех пор, пока не разворотили ее бортов и лодка не затонула вместе с 24 человеками команды. В связи с этим делом рассказывали, что Глимпф вышел в море без разрешения с группой сухопутных офицеров и их дам, чтобы показать сухопутным новичкам, на что похоже крейсерство в военное время. Показ оказался куда более реалистическим, чем кто-либо предполагал. Имея половину команды больной инфлуэнцией, Глимпф испытывал недостаток рабочих рук, и внезапное нападение уничтожило его и его лодку[2]. В тот же день, 29 июля, *UB-27* (Штейн) была протаранена у буя Смитс Нол канонерской лодкой *Хэлсион* (*Halcyon*) и прикончена глубинными бомбами. 30 июля четвертая

---

[1] Более известен как пароход компании „Канэдиэн Пасифик" *Монтезума (Montezuma)*, который в 1915 г. был превращен в фальшивый линейный корабль *Айрон Дьюк (Iron Duke)*.

[2] *Lowell Thomas*, Raiders of the Deep (*Лоуэл Томас*, Корсары глубин), стр. 235.

фландрская лодка *UB-23* (Фойхт) пришла в Ла-Корунью в потрепанном состоянии. Считая возвращение во Фландрию слишком рискованным, ее командир решил искать убежища в нейтральном порту и подвергнуться интернированию.

Так как бельгийское прибрежное заграждение было очень выгодно для несения ежедневного патруля у фламандской базы, командующий дуврскими силами решил восстановить прибрежное сетевое заграждение, которое было запущено в зимние месяцы 1916—1917 гг. Напомним, что Дуврский патруль уже дважды проявил слишком большое и неосновательное доверие к действительности заграждения. Когда в 1915 г. пришлось отказаться от деревянного бона и заменить его якорными минами, опыт одной из двух лодок, попавших на эти препятствия, вызвал появление первого запрета прохода через Дуврский пролив. Когда в апреле 1916 г. было поставлено бельгийское прибрежное заграждение, это совпало с прекращением короткой весенней кампании. В адмиралтействе, не имевшем сведений о внутреннем политическом разногласии между германскими морскими и дипломатическими кругами, пришли к заключению, что принятые меры противодействия оказались вполне успешными, тем более потому, что сразу же за постановкой мин и сетей последовала предполагаемая гибель 5 или 6 лодок. Так как, к сожалению, выяснилось, что сети Гудвинс—Сну не могут помешать германским подводным лодкам использовать проливы, адм. Бэкон полагал, что единственным средством будет постановка минного заграждения поперек Английского канала, но подходящих для этого мин не было. Поэтому он поставил заграждение, подобное прибрежному минному заграждению 1916 г. Оно было предназначено для подготовки к „Большому десанту", план которого разрабатывался уже давно. Рано утром 25 июля минный заградитель поставил 120 глубинных мин вдоль линии побережья в 18 милях от него, а дрифтеры поставили минированную сеть длиной в 15 миль. 27 июля линию сетей еще удлинили. Это заграждение должно было патрулироваться днем и ночью. Хотя заграждение и стесняло противника, но оно не мешало лодкам выходить из своих баз. Действительно, в тот же день, когда оно было поставлено, *UC-61* (Герт) вышла из Зеебрюгге и ночью прошла как это препятствие, так и сетевое заграждение Гудвинс—Сну, чтобы заминировать подходы к Гавру и Булони, прежде чем продолжать путь дальше на запад. До сих пор эта лодка проходила через Дуврский пролив 5 раз; на этот раз счастье изменило ей, так как в тумане она села на мель у мыса Гри-Нэ. Она была взорвана, а ее команда на следующее утро была взята в плен разъездом бельгийской конницы. Через 3 дня после постановки заграждения противник приступил к уничтожению его, растаскивая сети кошками для устройства проходов; другие повреждения наносились гидросамолетами, срезавшими буи и тросы. Пока не было налицо новых мин, вряд ли можно было надеяться преградить Дуврский пролив против прохода подводных лодок. В феврале 1917 г. адм. Бэкон решил поставить подобное минное заграждение поперек Дуврского пролива, как только это будет возможно.

Более счастливым, чем Герт на *UC-61*, был Штейнбринк на *UC-65*. Он прошел через Дуврский пролив 26-го, поставив рекорд перехода в подводном положении, и у Бичи-Хэд потопил старый крейсер *Ариэднэ* (*Ariadna*), незадолго до того превращенный в минный заградитель для

постановки предполагавшегося северного заграждения между Шотландией и Норвегией.

31 июля, Пауль Вагенфюр на *U-44*, достойный сотоварищ Вернера на *U-55*, совершил гнусное преступление в открытом море. После потопления парохода *Белджен-Принс* (*Belgian Prince*) (4 765 *т*), вечером, в 175 милях на *NWtW* от острова Тори, он приказал пленной команде собраться на палубе лодки, снял с них спасательные пояса, отобрал личные вещи и, затем, взяв капитана пленником вниз, отдал приказание погружаться. Бросившись в море, те 8 человек, которым удалось спрятать спасательные пояса, просуществовали некоторое время и один из них даже забрался на борт державшегося еще на воде парохода. Когда пароход на следующее утро был потоплен подрывными патронами, он снова оказался в воде; всего из команды в 43 человека только 3 дожили до прихода эскадренного миноносца. Должное и справедливое возмездие за эту гнусную жестокость последовало быстро.

В захватывающей книге Четтертона о судах-ловушках [1] приведен рассказ о бое, имевшем место 5 августа между подводной лодкой и судном-ловушкой *Брекондэйл* (*Bracondale*) в 125 милях на *NW* от острова Тори. В этом бою подводная лодка получила попадание на дистанции в 750 *м*. Судно-ловушка было побеждено и затонуло после того, как противник выпустил в нее 3 торпеды. Весьма вероятно, что лодкой, которая вела бой, была *U-44*, так как 12 августа судьба настигла Вагенфюра у Бергена. 3-я эскадра легких крейсеров с завесой из 6 эскадренных миноносцев шла на север вдоль побережья Норвегии. Левофланговый крейсер *Беркенхэд* (*Birkenhead*) охранялся эскадренным миноносцем *Орэкл* (*Oracle*). Накануне вечером, перед наступлением темноты, перехватили германские радио, которые были громко слышны, что указывало на присутствие корабля противника поблизости. На следующее утро, 12-го, вахтенный командир *Орэкля* заметил на горизонте парус траулера. Вскоре заметили, что по обе стороны от паруса над водой показываются нос и корма. Парус исчез, и на дистанции в 6 — 7 миль обнаружилась подводная лодка. Лодка нырнула. 6 минут спустя в 3 милях слева по носу *Орэкля* снова появилась лодка противника, поднимая фонтаны брызг на полном ходу. Затем через несколько секунд она исчезла. Немедленно изменили курс, чтобы атаковать ее. Видимо не будучи в состоянии держаться под водой, лодка через две минуты всплыла носом на расстоянии полумили. *Орэкл* полным ходом ринулся на это место, открыв огонь на этот раз по поднявшейся корме подводной лодки. Нос эскадренного миноносца разрезал лодку на скорости 27 узл. Удар позади боевой рубки причинил лодке страшные разрушения. Глубинная бомба, сброшенная в удачный момент, завершила уничтожение. В то время как *Орэкл* продолжал итти вперед на протяжении примерно 150 *м*, команда, смотревшая с кормы, была вознаграждена видом носа лодки, показавшегося из-под воды под углом в 45°, прежде чем она ушла в свою могилу на глубине 137 мор. сажен (250 *м*).

Так погибла *U-44* и ее бесчеловечный командир [2].

---

[1] *K. Chatterton*, Q-Ships (*К. Четтертон*, Суда-ловушки).

[2] Sir *Henry Newbolt*, Submarine and Anti-Submarine (*Г. Ньюболт*, Подводные лодки и противолодочная борьба).

На протяжении первых 6 месяцев кампании 1917 г. работа лодок „UC“ по постановке мин усилилась вдвое. Воды к юго-западу от Ирландии были районом, часто посещавшимся этими минными заградителями. Вначале они ставили весь свой запас у мысов и вдоль изгибов береговой черты, и тральщикам было не трудно обнаруживать и вытраливать мины. Затем противник изменил свою тактику и стал разбрасывать мины понемногу здесь и там, или же, следуя в кильватерной струе тральщиков, заграждал воды сразу же после их очистки. За один только месяц тральщики, работавшие у Куинстауна, вытралили 129 мин. Но в июле темп начал снижаться и интенсивность усилий лодок „UC“ заметно ослабела.

Минирование некоторых определенных мест стало настолько регулярным, что, как рассказывают, англичане придумали небольшую хитрость. Новые поля обнаруживались в определенных районах с такою точностью, что можно было даже предсказать с известной уверенностью приблизительную дату и место, когда и где будут обнаружены новые мины. Однажды из Уотерфорда вышли тральщики; далеко в море послышалось несколько взрывов, словно производилось уничтожение мин (countermining); затем тральщики вернулись в порт. Подводные лодки у Ирландского побережья получили вероятно вслед за этим с берега сведения о недавней работе тральщиков. Как бы то ни было, 4 августа в 22 ч. 30 м. в море у Уотерфорда раздался громкий взрыв; к месту происшествия помчались патрульные суда, которые и выловили из воды командира *UC-44* (Теббениоханс), оказавшегося очень рассерженным. Оказалось, что он успел поставить восемь мин, когда лодка взорвалась на других германских минах, поставленных до его прихода. Он горько жаловался на небрежность британцев, как следует не протраливших района и не обеспечивших в нем безопасности для его, Теббениоханса, работы. Тральщики в самом деле провели фальшивое уничтожение мин; они не вытралили последней поставленной немцами минной банки, но оставили ее на месте, очень хорошо зная, что в определенный день в этих водах появится другой заградитель для восстановления поля. Это была, конечно, злая шутка, и Теббениоханс, вполне простительно, не нашел в ней юмора. Однако, его мысль, что британские тральщики работают беспрерывно, чтобы сделать британские воды безопасными для германских подводных лодок, была наглостью, не имеющей себе равной.

UC-44 была поднята, и найденные на ней бумаги повидимому содержали убедительные доказательства, что заграждение Дуврского пролива не представляет особой помехи для прохода подводных лодок.

8 августа разыгрался, вероятно, самый эпический бой судна-ловушки за всю войну [1]. Около 11 часов утра капитан Гордон Кембл, командовавший теперь замаскированным и оборонительно вооруженным торговым пароходом *Дэнрэйвн* (*Dunraven*), встретился с одним из фландрских „асов“, Зальцведелем, ранее командовавшим *UB-10* и *UC-21*, а теперь *UC-71*. Судно-ловушка крейсеровала в Бискайском заливе в надежде встретить одного из этих каперов. С дистанции в 4 500 *м* *UC-71* открыла огонь. *Дэнрэйвн*, симулируя действия оборонительно вооруженного торгового судна, отвечал из своего кормового орудия. Капитан Кембл давал искусственные недолеты и приказал уменьшить скорость,

[1] *Gordon Campbell*, My Mystery Ships (*Гордон Кембл*, Мои суда-ловушки).

чтобы заманить подводную лодку поближе. Были посланы фальшивые радио о помощи, и вся сцена симулированного бедствия была разыграна превосходно. По истечении сорока минут из машинного отделения вырвались густые облака пара (из специально проведенной паровой трубки), но к несчастью пар ухудшил видимость и затруднил ответный огонь. Так как теперь судно горело, была спущена партия, симулирующая панику, оставив одну из шлюпок висящей вкось на талях. Подводная лодка благоразумно держалась за кормой в секторе, необстреливаемом замаскированными пушками. Германские комендоры продолжали выпускать снаряд за снарядом в горящее судно. Палуба в корме стала накаляться до красна от свирепствовавшего под ней пожара; находящиеся на судне ежесекундно ожидали взрыва погребов. Тем не менее расчет кормового орудия оставался на месте, продолжал симулировать наличие на судне только оборонительного вооружения. Один снаряд пробил ют и вызвал детонацию глубинной бомбы. Полагая, что взорвался весь погреб, капитан Кембл послал уже настоящий призыв о помощи; но быстро отставил это сообщение, когда сквозь рассеивающийся дым увидел, что ют невредим. Однако команда установленной там пушки, очевидно, была выведена из строя. Зная, что взрыв юта является только вопросом времени, Кембл все же решил ждать, пока подводная лодка пройдет с наветренной стороны. В тот момент, когда *UC-71* проходила под кормой, ужасный взрыв потряс *Дэндрэйвн*, корма корабля взорвалась и расчет кормового орудия взлетел на воздух. *UC-71* поспешно ушла под воду.

Сотрясение от взрыва включило звон пожарных колоколов. По этому сигналу замаскированное орудие на шлюпочной палубе открыло огонь, был преждевременно поднят военный фланг и истинное назначение судна расшифровалось. Капитан Кембл ждал, что противник прикончит его, но все еще воздерживался от призыва на помощь. В течение этого периода ожидания раненые были перенесены вниз и устроены насколько возможно удобнее. По прошествии 20 минут ожидаемую торпеду увидели идущей прямо на судно; „но,—пишет капитан Кембл,—поскольку мы видели это уже в пятый раз, отнеслись к этому довольно хладнокровно“.

Еще одна партия, симулировавшая панику, покинула судно, частью в оставшейся шлюпке, частью на плоту. На израненном судне осталось 35 человек. Перископ *UC-71* показался справа по носу и в течение часа подводная лодка ходила вокруг ловушки. Наконец Зальцведель всплыл, остановился за кормой *Дэндрэйвн*, снова открыл огонь и продолжал стрельбу в течение 20 минут. Затем, видимо удовлетворенный результатами, он погрузился и, едва показывая перископ, осторожно прошел вблизи судна-ловушки. Торпеда, выпущенная с *Дэнрэйвна*, чуть не попала в *UC-71*. Тогда подводная лодка обошла *Дэнрэйвн* с носа и пошла вдоль правого борта. Вновь была пущена торпеда из правого подводного аппарата. Торпеда либо попала, либо слегка задела *UC-71*, но не взорвалась. Лодка быстро нырнула. Кембл в ожидании повторения торпедной атаки, повторил третью партию для симуляции паники, оставив на *Дэнрэйвне* только расчет одного орудия. Но с Зальцведеля на этот день было довольно: все его торпеды были выпущены, на повторную артиллерийскую атаку он не рискнул и потому ушел. Вскоре показалась вооруженная американская яхта *Нома* (*Noma*) в со-

провождении эскадренных миноносцев *Эттэк* (*Attack*) и *Кристофер* (*Christopher*). С тонущего судна-ловушки были сняты раненые; разбитый *Дэнрэйвн* был взят на буксир, и была сделана попытка довести его до порта. Но море не выпустило это не побежденное противником судно. На следующий день рано утром неукротимый *Дэнрэйвн* исчез под волнами с развевающимся флагом, а его команда была доставлена в порт.

Суда-ловушки были различных классов и типов, но одно у них было общее: непоколебимое мужество. Маленькие или большие, они сражались до последнего момента. Вот еще пример мужества, проявленный командами „судов особого назначения". 15 августа, вечером, 2 вооруженные смэка, *Нелсон* [1] (*Nelson*) и *Изел-энд-Милли* (*Ethel and Millie*), были атакованы подводной лодкой в Северном море. На первом шкипер Томас Крисп был ранен в бок снарядом, пробившим палубу и вылетевшим наружу, пробив также борт судна. Смертельно раненый, он сохранил свой бесстрашный дух и непоколебимое мужество. Когда к нему на помощь подошел комендор, место у руля занял его сын. „Все в порядке, парень. Делай свое дело, как можно лучше",—сказал он своему сыну.

Несколько позже он приказал выпустить почтового голубя с сообщением: „*Нелсон* атакован. Шкипер убит. Немедленно пришлите помощь". У комендора маленького судна осталось только 5 снарядов. Предвидя близкий конец шкипер Крисп велел выбросить за борт секретные книги и приготовиться оставить судно. Сыну он сказал: „Том, со мной кончено. Выброси меня за борт". Но тронуть с места его было нельзя; оставаясь в сознании до конца, он пошел ко дну вместе со своим судном. Через 2 дня уцелевшие были подобраны. Что касается *Изел-энд-Милли*, то ее команду в последний раз видели (уцелевшие с *Нелсона*) на палубе подводной лодки, когда этот зловещий корабль исчезал в темноте в восточном направлении.

3 дня спустя *UB-32* (Дитфурс) была забросана бомбами с гидросамолета в 27 милях к северу от мыса Барфлер [2]. Другая неприятельская лодка была уничтожена 21-го. Подобно другим подводным заградителям, *UC-41* (Ферсте) невольно сама погубила себя. К вечеру этого числа она ставила мины у устья р. Тэй (Тау), и в этом занятии ей помешало приближение двух тралящих траулеров, *Джесинт* (*Jacinth*) и *Томаса Йонг* (*Thomas Young*). Поспешно нырнув, она коснулась одной из своих же мин. Взрыв привлек траулера к этому месту: их трал зацепил погруженный в воду предмет. Хотя о минно-заградительной деятельности противника не было сведений, но заподозрили, что препятствие было неприятельской подводной лодкой; подозрение подтверждалось обнаружением по близости германской мины. *Джесинт* сбросил на лодку 2 глубинные бомбы. Все сомнения относительно свойства предмета под водой сразу рассеялись: последовал ряд взрывов, которые могли произойти только от детонации мин внутри заградителя. Была сброшена третья глубинная бомба, а другой траулер *Чикара* (*Chikara*) сбросил в то же место четвертую, вызвавшую дальнейший взрыв мин в корпусе обреченной *UC-41*. В течение 2 часов в гидро-

---

[1] Ранее известный, как „*G.& E*".
[2] Михельсен говорит: „Сент. 1917, Английский канал, причина неизвестна".

фоны можно было слышать шум работающих электромоторов; затем все затихло. Примерно через месяц спасательная партия подняла с погибшего корабля 88-*мм* пушку.

В августе итог потерь тоннажа мало изменился по сравнению с предшествовавшими месяцами. Заслуживают упоминания следующие: пароход компании Демпстера *Карина* (*Karina*) (4 222 *т*), потопленный 1 августа в 17 милях на *SSW* $^1/_2$ *W* от *Хук Пойнт* (*Hook Point*)—близ Уотерфорда, причем погибло 11 человек; пароход компании Блу Феннел *Лаэртес* (*Laertes*) (4 541 *т*), в тот же день, в $1^1/_4$ мили на *SSW* от Проул-Пойнт (Prawle Point), с 14 жертвами; *Кэрнстрат*, (*Cairnstrath*) (2 128 *т*), 4-го, в 6 милях к *SSW* от острова Пилье (Pilier), с 22 жертвами; *Эйран* (*Iran*) (6 250 *т*), 7-го, в 200 милях к *OSO* от Санта-Анны, на Азорских островах; *Уор Пэтрол* (*War Patrol*). (2 045 *т*), 10-го, в 1 миле к *W* от Пэнмарч, на мине, с 13 жертвами; *Туракина* (*Turakina*) (9 920 *т*) „новозеландской судоходной компании“, 13-го, в 120 милях от Бишоп Рок, с 2 жертвами; *Атиния* (*Athenia*) Дональдсона (8 668 *т*), 16-го, в 7 милях к *N* от Инстрахэл (Instrahull), с 15 жертвами; *Делфик* (*Delphic*) (8 273 *т*) компании „Уайт Стар“, в тот же день, в 135 милях на *SW*$^3/_4$*W* от Бишоп Рок, с 5 жертвами; *Розарио* (*Rosario*) (1 821 *т*), 18-го, в Атлантическом океане, с 20 чел.; *Булиссез* (*Bulysses*) (6 127 *т*), 20-го, в 145 милях к *WNW* от Бэт ов Льюис; пароход Кьюнарда *Володя* (*Volodia*) (5 689 *т*), на следующий день в 285 милях к *W* $^1/_4$ *S* от Уэссана, с 10 жертвами; *Дивониэн* (*Devonian*) (10 435 *т*) Лейланда и *Роскомон* (*Roscommon*) (8 238 *т*)—новозеландской „Пароходной компании Юньон“, потопленные оба 21-го, в 20 милях на *NO* от острова Тори; *Верди* (*Verdi*) (7 120 *т*) Лемпорта и Холта, на следующий день, в 115 милях к *NWtN* от острова Игл (Eagle), с 6 жертвами; *Хизерсайд* (*Heatherside*) (2 767 *т*), пропавший без вести с командой в 27 чел.; *Сикэмор* (*Sycamore*) (6 550 *т*), 25-го, в 125 милях на *NW* от острова Тори, с 11 жертвами; *Малда* (*Malda*) (7 895 *т*) компании Бритиш Индиэ, в тот же день, в 130 милях на *W* $^1/_2$ *S* от Бишоп Рок, причем погибло много людей—64 чел.; *Ассирия* (*Assyria*) (6 370 *т*) Броклбэнка, на следующий день, в 34 милях на *NWtN* $^1/_2$ *N* от острова Тори: *Минэйота* (*Miniota*) (6 422 *т*) компании „Канэдиен Пасифик“, 31-го, в 30 милях на *SO* $^1/_2$ *O* от Старта, с 3 жертвами; этот последний вероятно потоплен лодкой *U-19* (Шпис).

Из случаев потопления, перечисленных выше, стоит остановиться на двойном потоплении *Дивониэна* и *Роскомона*, так как немногие другие атаки дают лучшее представление об условиях работы системы конвоев. 21-го, рано утром, из Лох Суилли вышло 19 пароходов в строю кильватера, готовясь перестроиться в 6 колонн — обычный строй больших конвоев. Их конвоировали 2 крейсера и 6 эскадренных миноносцев; командир конвоя шел на *Дивониэне*. В 11 ч. 30 м. перестроение было закончено. Незадолго до полудня *Дивониэн*—головной своей колонны — был поражен торпедой; вторая торпеда чуть не попала в *Вазари* (*Vasari*) (10 117 *т*) Лемпорта Хольта, его задний мателот; третья торпеда поразила *Роскомон*, второе судно в соседней колонне слева. Подводная лодка ускользнула от контратаки эскадренных миноносцев. Капитан *Дивониэна* Трент после этого подчеркнул опасность сбора 19 судов в колонну длиной в 12 миль в незащищенных водах; он указал, что за 6—7 часов, затраченных на выстраивание каравана, подводная лодка имела массу времени для приготовления к атаке [1], которая привела к потере двух больших и ценных торговых судов.

Херзинг, на *U-21*, рассказывает о подобной атаке [2], которую он в августе произвел на второй караван. К юго-западу от Ирландии он встретил караван из 15 судов, в 3 параллельных линиях, конвоируемый 6 эскадренными миноносцами на каждом фланге, одним в 800 *м* впе-

---

[1] „The Merchant Navy“, т. III, статья Херда, стр. 270.

[2] *Lowell Thomas* Raiders of the Deep, стр. 217.

реди и другим на таком же расстоянии сзади. Море было, как зеркало, при ярком солнечном свете. Осматриваясь быстро в перископ, Херзинг прошел между двумя ведущими эскадренными миноносцами; бросил другой быстрый взгляд, выпустил 2 торпеды и затем погрузился на 40 *м*; через 10 секунд он услышал два взрыва. Затем началась его пытка глубинными бомбами. Каждые 10 секунд раздавались взрывы на 10, 25 и 40 *м* глубины. После ужасного сотрясения носовой части, все электрическое освещение погасло. В течение 5 часов вокруг взрывались глубинные бомбы, а над головами жужжали винты проносившихся эскадренных миноносцев. Наученный этим страшным опытом он в дальнейшей своей практике не поворачивал от противника и не старался уйти как можно дальше от него, а нырял после атаки прямо под караван.

Гибель парохода *Уор Пэтрол* 10 августа особенно интересна тем, что это было первое из новых „стандартных грузовых судов“ („standard cargo-ships“), потопленное противником. Мы уже упоминали об огромных судостроительных работах, предпринятых в Англии, чтобы уравновесить катастрофическое уменьшение тоннажа, вызванное деятельностью подводных лодок. При взвинченных недостатком тоннажа ценах старые суда, давно отслужившие свой срок, даже старые парусники — все, что хоть как-нибудь могло держаться на воде, — покупалось и продавалось по баснословным ценам. Не в одной только Англии тысячи людей работали на массовой постройке новых торговых судов. В Америке возникла гигантская верфь Хог Айленд (Hog Island), во Франции, Италии и Японии существующие верфи были расширены; в Англии воскресли брошенные владельцами верфи, были созданы новые верфи, приняты стандартные типы судов и строительные планы составлялись в громадном масштабе. Отовсюду шел вопль: „Тоннажа! тоннажа!! тоннажа!!!“ Идеалом, к которому стремились, был выпуск, в среднем, 2—3 новых „стандартных грузовых судов“ в день, построенных методами массового производства. Пропаганда, реклама, соревнование между верфями—все было использовано для стимулирования производительности. Целью было строить больше судов, чем могли потопить подводные лодки. Этот идеал так и не был достигнут, хотя число потопленных судов падало с каждым месяцем. Великая судостроительная кампания не лишена была оригинальности. Кто не помнит бетонных судов и даже деревянных пароходов американской постройки? Выдержали только „стандартные грузовые суда“, и многие из них до сих пор еще входят в число судов крупных пароходных компаний.

В настоящей главе упоминалось о поединке между Кемблом и Зальцведелем и отмечено мужество шкипера *Нелсона* Криспа. Между тем первыми, кто в свое время произвели опыт использования судов-ловушек против подводных лодок, были французы. Более чем за 10 лет до начала войны французские подводные лодки поддерживали на маневрах блокаду Тулона. Французские морские офицеры наняли несколько рыбачьих ботов для ловли сардинок, установили на них замаскированные пушки, сами переоделись рыбаками и вышли в море для приманки подводных лодок „противника“. Во время войны французские суда-ловушки уже всерьез играли в эту жестокую игру, но недостаток места не позволяет отдать здесь полную дань их мужеству и неустанной бдительности. Точно так же недостатком места, а не пренебрежением, следует объяснить

наше молчание по поводу многочисленных случаев, когда капитаны французских торговых судов с непоколебимым героизмом обороняли свои суда против неприятельских подводных лодок.

С 1 февраля по 31 августа было потоплено 736 британских судов из них 572 было подорвано торпедами, причем 505, т. е. 69%, потоплено без предупреждения.

Уже более 6 месяцев велась подводными лодками беспощадная война. Британия осталась непобежденной, а Америка вышла из состояния созерцательного нейтралитета и стала воюющей стороной, враждебной Германии. Таков, в общем, был результат шестимесячной кампании, и в своих утверждениях и предупреждениях Бетман-Гольвег оказался гораздо более дальновидным, чем Хольцендорф, Тирпиц и Шеер.

ГЛАВА X

ПОДВОДНАЯ УГРОЗА НА УЩЕРБЕ

(Сентябрь — декабрь 1917 г.)

В сентябре Михельсен, сменивший Бауэра в качестве командующего подводными лодками Флота Открытого моря, распорядился, чтобы большие лодки Северного моря снова начали проходить Дуврским проливом. Какова была причина этой перемены? Ответить на это не так трудно. 1 августа наступило и прошло, а Англия все еще не просила мира. Шестимесячный срок, в который главный враг должен был быть поставлен на колени, истек. Горько сожалело теперь германское морское командование, что этот обещанный срок, намеченный с величайшей секретностью, стал достоянием широкой общественности. Слишком много людей знало о попытке форсировать решение до сбора урожая. Германская нация ожидала, что к осени подводные лодки восторжествуют. Она знала о том, что борьба все еще свирепствует. Германское морское командование могло скрыть от общественного взора тот грозный факт, что число судов, потопленных в августе, составило только одну треть страшного апрельского итога. Но перед ним стоял вопрос: как долго сможет длиться обман? Удастся ли поддержать его настолько долго, чтобы дотянуть до того времени, когда начнет осуществляться „Гинденбурговская программа строительства подводных лодок". Можно было утешаться тем, что подводные лодки очень сильно уменьшили мировой тоннаж. Германское морское командование знало, что Норвегия, одна из первых пяти стран в мире по размерам торгового флота, потеряла половину своего тоннажа. С другой стороны, оно не могло не признать, что введение системы конвоев и контрнаступление союзников против подводных лодок имели успех. Подводные флотилии несли тяжелые потери. Моральное состояние их команд начинало проявлять признаки упадка: отпуска просрочивались, симулировались болезни. Командному составу приходилось смотреть сквозь пальцы на ошибки, происходившие по неопытности, за старослужащими и опытными матросами приходилось ухаживать, так как их число с каждым месяцем редело и их служебное рвение надо было соответствующим образом поддерживать. Все короче и короче становились периоды починок и ремонта. Осенью в строю

находилось 140 пригодных для службы подводных лодок, не считая учебных, — цифра непревзойденная ни до ни после этого времени. Несмотря на эту силу подводного флота, можно было сомневаться в том, что удастся повторить мощную кампанию, проведенную с февраля по апрель. Тем не менее необходимо было любой ценой добиться лучших результатов наличными силами. Большие лодки должны были тратить меньше времени на переходы к своим боевым позициям в западных водах и на возвращение оттуда. Поэтому Михельсен и отдал распоряжение большим лодкам пользоваться более коротким, но гораздо более опасным путем — через Дуврский пролив.

Кроме возобновления большими лодками прохода Дуврским проливом, лодки типа „UC" ставили мины повсюду: у северной Ирландии, у портов, на путях обычного подхода судов к берегу, у мысов, на постоянно протраливавшихся фарватерах; но британская служба траления стала работать настолько успешно, что в сентябре на минах погибло только 8 британских торговых судов. Дрифтеры с гидрофонами работали на подходах к р. Кляйд, а также на линии Мэлл ов Гэллоуэй (Mull of Galloway) на юг до Бэлфаста для защиты прибывавших конвоев.

Подводные лодки действовали в таких удаленных один от другого районах, как у Азорских островов на юге и в Белом море на севере. В апреле один из больших заградителей поставил мины у Кольского полуострова. Снова, как и в 1916 г., осень была отмечена активностью подводных лодок у Нордкапа, на путях судов, шедших в Архангельск и обратно. 2 сентября груженый военными запасами пароход *Олив Бранш* (*Olive Branche*) (4 649 *т*) был атакован лодкой *U-28* (Шмидт) и покинут в этом районе. С дистанции всего лишь в 250 *м* подводная лодка открыла огонь и вторым выстрелом попала в трюм с огнеприпасами [1]. Пароход взорвался, и взрыв был настолько сильным, что *U-28* была потоплена [2]. Команда подводной лодки пыталась упросить людей с *Олив Бранш* взять их на переполненные шлюпки; но довольно естественно — в их просьбе было отказано, и они погибли.

Другой пароход *Бритиш Трэнспорт* (*British Transport*) (4 143 *т*) вскоре затем пришел в Архангельск и сообщил, что в ночь на 11 сентября он таранил и потопил у Ирландского побережья лодку *U-49* (Хартман). Около 21 час. подводная лодка выпустила 2 торпеды, но, благодаря быстрому маневру парохода, от них удалось уклониться. Спустя 20 минут находившиеся на пароходе заметили слева по носу светящуюся полосу на фосфоресцирующем море. Курс был изменен, и нос парохода прорезал палубную надстройку атаковавшей лодки, нос которой прошел после этого над водой вдоль борта парохода. 2 выстрела из кормового орудия решили судьбу лодки, и она затонула.

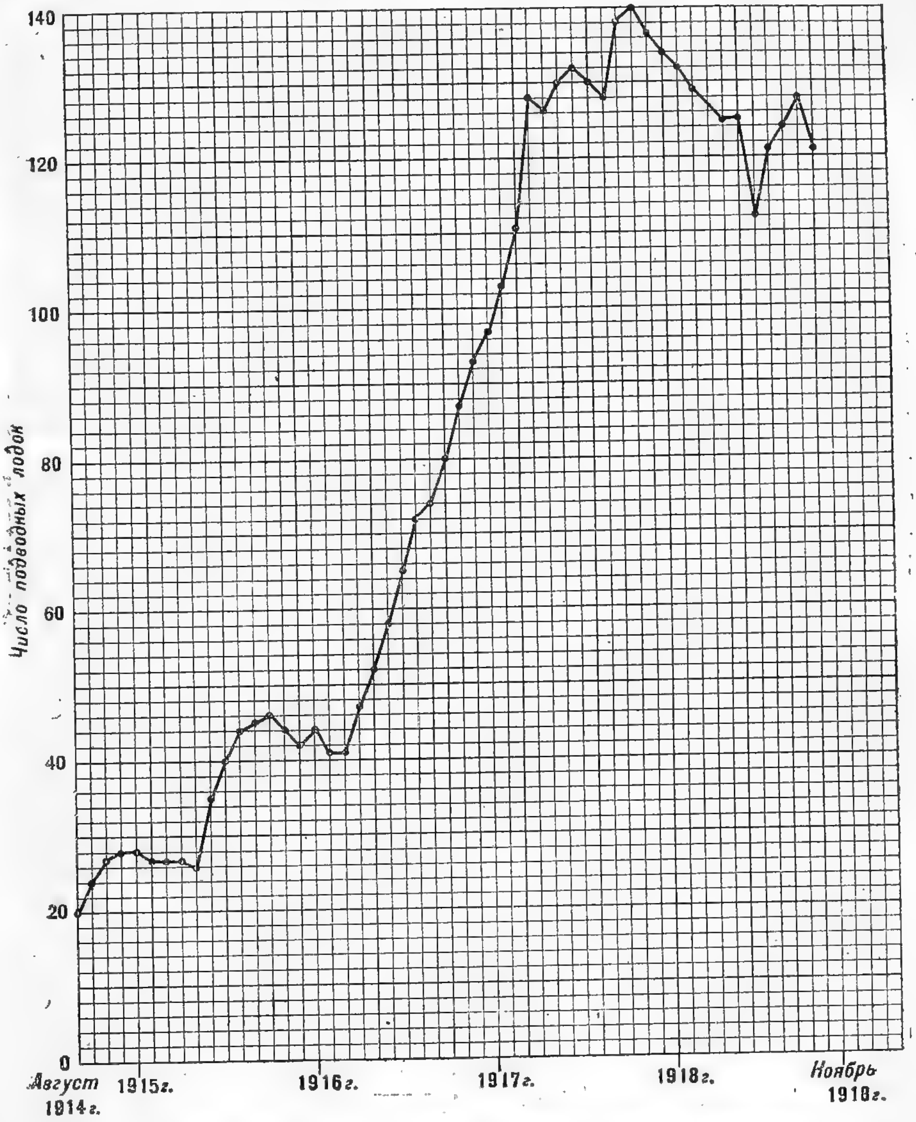
Другим судам не так посчастливилось, но около половины атакованных избежали уничтожения. В сентябре наблюдается падение тоннажа потопленных судов. В предшествовавшем месяце средний размер потопленного судна был около 3 500 *т*, а в сентябре он упал до 2 500 *т* гросс. Большим торговым судам была обеспечена большая степень бе-

---

[1] „Mercantile Losses" (1919 г.) приписывает причину „торпедной атаке без предупреждения".

[2] Капитан Гуоткин-Уильямс рассказывает в своей книге „Under the Black Ensign" („Под черным флагом") хорошо известный эпизод, как тяжелый грузовик, сброшенный взрывом с палубы *Олив Бранш*, упал на *U-28* и потопил ее.

зопасности с тех пор, как профилактическая система конвоев стала применяться для всех судов как прибывавших, так и уходивших в море. Потери в людях в этом отношении не показательны, одно большое



Количество подводных лодок в строю (по месяцам) (Михельсен).

судно, погибшее с большим числом пассажиров, давало преувеличенную цифру, делавшую не надежными выводы относительно хода кампании.

3 сентября пароход Хоульдера *Ла-Негра* (*La Negra*) (8 312 *т*) с ценным грузом мяса был потоплен в 50 милях на *SSW* от Старта с 4 жертвами; *Эчунга (Echunga)*

(6 285 *т*) Элдер Демпстера, 5-го, в 40 милях к *NtO* от Уэссана, с 9 жертвами; *Минехаха* (*Minnehaha*) (13 714 *т*), Атлантик Транспорт компании, 7-го, в 12 милях на *SO* от Фастнэта, с 43 жертвами, и *Бойнтон* (*Boynton*) (2 578 *т*), 24-го, в 5 милях на *WNW* от мыса Корнуол, с 23 жертвами.

Сентябрь 1917 г. явился особенно важным месяцем в истории противолодочной борьбы. В этом месяце начали поступать первые мины якорного устройства и приборы глубины нового типа. Явилась возможность осуществить широкий план минирования Гельголандской бухты, и в течение 1917 г. в „Мокром треугольнике“ было поставлено не менее 25 150 мин, главным образом 20-й флотилией. Этот улучшенный образец, известный под маркой „H-2“, уже после недолгого пребывания в действии, заставил противника сменить презрение к британским минам на страх и почтение. Из 1 500 мин, полученных в сентябре, 500 было поставлено в Гельголандской бухте. За три следующие месяца было поставлено как здесь, так и у Дувра в общей сложности 10 389 мин, образовавших первые действительные заграждения [1].

Выше было упомянуто о германских оборонительных минных заграждениях и о минах, поставленных британскими заградителями в январе 1917 г. Мористее этих ранее поставленных полей начинались новые британские заграждения, опоясывавшие всю Гельголандскую бухту, от датской до голландской границы. Германские тральщики, хотя и терпевшие тяжелые потери, лихорадочно работали над очисткой британских полей, а также и над поддержанием трех безопасных протраленных фарватеров для подводных лодок. В этой работе их сопровождали цеппелины, крейсеровавшие над водами бухты для определения этих опасных районов без опасности для себя. Один из фарватеров шел вдоль голландского побережья мимо Терсхеллинга и считался лучшим, другой шел к Хорнс-Рифу и вдоль датского побережья; третий проходил между двумя указанными. У выходов из этих узких каналов находились на позициях британские лодки для атаки проходивших германских. Внутри этой дуги британских мин находился бассейн, простиравшийся от р. Эмс к северо-западу от Гельголанда. В 1917 г. он все время протраливался, и через него подводные лодки выводились к британским минным заграждениям. Здесь они ныряли, чтобы всплыть по ту сторону мин. По мере постановки новых британских полей этот пояс вод, зараженных тринитротолуолом, становился все шире и шире; все длиннее и длиннее становились фарватеры, подлежавшие очистке германскими тральщиками. Потери как германских тральщиков, так и британских заградителей все увеличивались. Германские минные заградители начали ставить мины в тех районах, где ожидалась в будущем постановка британских минных полей, и в течение следующих месяцев им удалось уничтожить таким образом два британских заградителя. По мере того, как развертывалась эта борьба хитростей, германским прорывателям заграждений (barrage-breakers) и флотилиям тральщиков (sweeping-flotillas) приходилось работать все мористее, возрастали и шансы на встречу между британскими и германскими легкими силами, т. е. между германскими кораблями, прикрывавшими тральщиков, и британскими, поддерживавшими свои заградители. Такие столкновения в самом деле и имели место.

---

[1] *J. Jellicoe,* The Crisis of the Naval War (*Д. Джеллико,* Кризис морской войны), стр. 92.

Здесь мы должны отметить гибель человека, наиболее выдававшегося своею злобностью среди корсаров 1915—1918 гг. Мы говорим о славной, или вернее бесславной, памяти Вальтера Швигер, потопившего *Лузитанию*. Минирование Гельголандской бухты было в полном разгаре, и британское заграждение с каждым днем становилось более эффективным. Впоследствии германские подводные лодки были вынуждены пользоваться датскими или голландскими территориальными водами: но в первые дни существования британского заграждения британские подводные лодки доносили о том, что германские лодки ныряют под мины и всплывают за ними. Вследствие этого, на разных глубинах были расставлены сети с прикрепленными к ним минами. 7 сентября Швигер, командовавший *U-88*, вышел из своей базы в крейсерство совместно с другой лодкой. Проходя вдоль берегов Дании, лодки, как всегда, погрузились, чтобы пройти под заграждением у Хорнс-Рифа. Вскоре затем, на второй подводной лодке услышали страшный взрыв; сотрясение было столь сильное, что создалось впечатление, что лодка наткнулась на мину заграждения. Сразу же были продуты систерны, и лодка вернулась на поверхность. Когда командир вышел наверх и осмотрелся кругом, он увидел вблизи большое непрерывно растекавшееся пятно жидкого топлива, усеянное обломками и окружавшее район, в котором погрузилась *U-88*. Со слабой надеждой, что *U-88*, может быть, только выведена из строя, он остался сторожить у пятна, но ни один звук не нарушил больше молчания, опустившегося на эти смертоносные воды. Швигер вероятно наскочил носом на большую мину, причем, возможно, произошла детонация его носовых торпед. Так погиб человек, пустивший ко дну *Лузитанию, Хеспириэн и Симрик* [1].

Подобным же образом погибла не только одна эта лодка. 9 октября произошла катастрофа с лодкой *U-106* (Хуфнагель), которая, входя в бухту при своем возвращении из крейсерства, наткнулась на одну из минированных сетей. За первые 11 дней октября еще 2 лодки, *U-50* (Бергер) и *U-66* (Муле), были уничтожены в результате комбинированных операций эскадренных миноносцев, подводных лодок и дрифтеров к югу от Доггер-Банки. Предполагают, что 2 октярбя утром одна из этих лодок запуталась в минированных сетях дрифтера *Уильям Теннент* (*William Tennant*). Гидрофоны уловили шум электромоторов подводной лодки; затем последовал звук от сильного взрыва в сетях.

Можно было ожидать, что ввиду упомянутых потерь противник примет энергичные меры к устранению препятствий для обеспечения безопасного плавания. Но вместо этого лодкам Северного моря было указано для выхода в Северное море проходить каналом кайзера Вильгельма, Кильским фиордом, западной Балтикой, Бельтами и Каттегатом, увеличивая таким образом продолжительность перехода и сокращая время пребывания в море (operational time at sea). Шеер утверждает, что этим кружным путем пришлось ходить только несколько дней [2], но Шпис дает наглядное описание лишних затруднений, сопровождавших вход и выход через этот „черный ход“. Он сам едва избег преждевременного конца (в октябре 1917 г.) из-за неправильного заполнения

[1] Следует упомянуть, что 7 днями раньше британские легкие силы захватили 4 германских тральщика, работавших в этом районе.

[2] *Sheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (*Шеер*, Флот Открытого моря в мировой войне), стр. 290.

систерн (compensating of tanks), когда пришлось приноравливать плавучесть к разнице в солености Северного и Балтийского морей. Заполнение было произведено неумело, и лодка внезапно приобрела большую отрицательную плавучесть. *U-52* начала камнем падать на дно кормой вперед. Шпис уже подумывал о том, чтобы дать своей команде весьма полезный урок, позволив лодке удариться о дно. К счастью для себя он переменил решение и задержал погружение. Если бы он остался при своем первоначальном намерении, то весьма вероятно, что и он, и его команда, и лодка разлетелись бы на куски от детонации торпед марки G-УП, которыми были заряжены его кормовые аппараты [1].

Подводные крейсера обычно выполняли операции, базируясь на Киль, сначала под руководством морского штаба, позднее под руководством Михельсена, командующего подводными флотилиями Флота Открытого моря. Когда стало известно, что лодки Северного моря выходят из Бельтов и Зунда, британские минные заградители поставили в Каттегате поле из 1 400 глубинных мин. Шеер замечает, что довольно любопытно, что британские и германские минные заградители никогда не попадались во время столь опасной работы. Конечно, на минах погибало много германских тральщиков. Если представить себе, что им приходилось протраливать через эти обширные минированные районы фарватеры длиной до 180 миль к северу вдоль датского побережья и до 140 миль к западу от устья Яде вдоль голландского берега, нужда в поддерживающих силах станет вполне ясна.

Необходимость быстрого прибытия на помощь мощных кораблей поддержки была убедительно доказана 17 ноября, когда германские тральщики были застигнуты при плохой видимости сильным отрядом крейсеров под командой адм. Р. Филлимора. Британские линейные крейсера *Ринаун* (*Renown*) и *Рипалс* (*Repulse*), линейно-легкие крейсера (large cruisers) *Кореджез* (*Courageous*) и *Глориез* (*Glorious*) с 8 легкими крейсерами и большим числом эскадренных миноносцев обрушились на германские тральщики, захватили в плен *Кединген* (*Kedingen*) и оттеснили неприятельскую завесу легких крейсеров. Погоня была прервана, когда на поддержку 4 легких крейсеров и эскадренных миноносцев, охранявших германских тральщиков, подошли линейные корабли *Кайзер* (*Kaiser*) и *Кайзерин* (*Kaiserin*), которые открыли меткий огонь по британским кораблям, смертельно ранив командира крейсера *Калипсо* (*Calypso*). Когда германские силы получили подкрепление в виде линейных крейсеров *Гинденбург* (*Hindenburg*) и *Мольтке* (*Moltke*), британская эскадра отошла к Гранд-Флиту. После этого боя (в котором британские потери в людях были тяжелее, чем понесенные атакованными силами) германские линейные корабли поддержки занимали на время траления якорную стоянку у банки Амрум (Amrum), чтобы иметь возможность поддержать легкие силы в случае нового нападения на них.

Работа германских прорывателей заграждений была менее завидной. На такие „шперрбрехеры“ (sperrbrecher) возлагалась задача не только поддерживать чистыми от мин фарватеры через минные поля, но и „про-

---

[1] Несколько дней спустя эти торпеды все же взорвались в то время, когда *U-52* находилась в ремонте в одном из доков Кильской верфи. Она сразу же затонула, но ее носовая часть была достаточно поднята, чтобы позволить спасти уцелевших. После подъема лодка была отремонтирована и снова вышла в действие, но не под командой Шписа, который после этого несчастного случая вернулся на свою старую лодку *U-19*.

рывать“ проходы через заминированные и непротраленные воды, когда это им будет приказано, хотя подобные распоряжения в сущности означали принесение в жертву этих морских „таранов“.

Из всего вышеизложенного видно, что для закупорки подводных лодок в базах на Северном море было сделано все возможное, кроме разве затопления судов (blockships) в Гельголандской бухте [1]. Кроме выше-

---

[1] В начале сентября 1917 г. в Лондоне состоялась междусоюзническая морская конференция. Она главным образом занималась мерами по отражению неприятельской подводной кампании, и ее дебаты могут быть в основном суммированы в следующих трех положениях: а) действия против неприятельских баз; б) предупредительные меры в районах действий неприятельских подводных лодок; в) защита торговли.

а) *Действия против неприятельских баз* (затопление судов для заграждения фарватеров) (blockships) и постановка заграждений (barrages). Сэр Джон Джеллико выдвинул разработанный Адмиралтейством план, предусматривавший затопление значительного числа устаревших военных кораблей для преграждения фарватера на подходах к базам германских подводных лодок в Северном море. Вследствие дороговизны морских фрахтов торговые суда не могли быть использованы для этой цели, и потому пришлось бы использовать старые военные корабли. Была представлена следующая таблица, показывающая классы и число кораблей, которые должны были быть предоставлены от союзных и присоединившихся держав для затопления с целью преграждения фарватеров в Германской бухте.

	Британия	Франция	Италия	Япония	Соед. Штаты	Всего
Линейные корабли . . .	18	5	3	2	12	40
Крейсера	13	12	3	7	8	43

Адмиралтейство не настаивало на том, чтобы этот план был приведен в исполнение немедленно или в ближайшем будущем. Представителям союзников было предложено убедиться, согласны ли их правительства предоставить свои корабли для указанной цели. Обсуждались также наступательные операции против неприятельских баз в Адриатике.

Другими вопросами, которые подверглись обсуждению, были: постановка минного или сетевого заграждения в Гельголандской бухте (или расширение существовавших) в этом районе британских минных полей и создание минного заграждения поперек всего Северного моря. Джеллико указал, что придется преодолеть большие трудности: во-первых, сконструировать образец мины, соответствующий условиям Северного моря, и, во-вторых, поставить производство этого образца мин в должных количествах. Создание непрерывного заграждения поперек Северного моря от британских до скандинавских вод потребовало бы 100 000 мин, а британская промышленность не могла дать столь большого количества мин в достаточно короткий срок (англо-американское северное заграждение, установленное годом позже, потребовало примерно 70 000 мин). Рассматривался также вопрос об отрантском бараже, особенно в связи с выделением достаточного количества эскадренных миноносцев для обеспечения линии дрифтеров.

б) *Предупредительные мероприятия в районах действия неприятельских подводных лодок.* Джеллико обратил внимание на тот факт, что союзные и нейтральные суда недавно подверглись в районе Азорских островов нападениям больших германских подводных лодок бывшего торгового типа „Дейчланд“. Было весьма правдоподобно, что и другие лодки той же серии появятся в море и будут действовать против торговли в районах вне существующей опасной зоны. Поэтому необходимо было обсудить, какие предупредительные меры следует принять не только у Азорских островов, но и в других отдаленных районах для защиты от больших подводных лодок, действующих вдали от германских баз. Было решено принять некоторые предупредительные меры как на Азорских островах, так и в других районах для защиты от этой опасности, в частности предупредить суда и помешать организации снабжения подводных лодок. Обсуждались также операции неприятельских подводных лодок в северных русских водах.

в) *Защита торговли.* Конференция обсуждала этот вопрос в двух направлениях: 1) расширение действующей системы конвоев в Атлантическом океане и 2) организацию конвоев в Средиземном море. Был представлен доклад о действующем (частичном) способе конвоирования караванов в Атлантическом океане. Если бы было решено расширить эту систему настолько, чтобы защитить все судоходство в Атлантике, пришлось бы выделить дополнительные силы, состоящие из 41 крейсера и 55 эскадренных миноносцев (или шлюпов)—всего 96 кораблей. Были рассмотрены условия конвоирования караванов в Средиземном море с целью определить количество

упомянутых лодок, уничтоженных в сентябре, были потоплены несколько других, а всего 10 лодок. Только один раз месячный итог гибели подводных лодок был выше, чем в этом месяце. 10-го *UC-42* (Мюллер) взорвалась на минах у Корка[1]; 2 дня спустя британский подводный патруль к северу от Ирландии добился своего первого скальпа, когда *D-7* подорвала торпедой германскую лодку *U-45* (Зиттенфельд) через 22 минуты после обнаружения своей жертвы; дальше к югу в канале Св. Георга, замаскированный сторожевой корабль *PC-61* встретил 26-го числа подводный минный заградитель *UC-33* (Арнольд), метким орудийным выстрелом попал ему в боевую рубку и затем прикончил противника, таранив его на ходу со скоростью 20 узлов. От сильного удара подводная лодка перевернулась. Произошла детонация ее мин, и она исчезла в клубах пены. *PC-61* подобрал в этом водовороте командира лодки и одного матроса.

22 сентября *UC-72,* под командой ветерана фландрской флотилии Эрнста Фойгта, была замечена гидросамолетом *8695* у плавучего маяка Сэнк (Sunk) и уничтожена одной метко сброшенной бомбой. Пять дней спустя *UC-21* (Цербони ди Спозетти) нашла свою гибель в минированных сетях у Норт Форлэнда (North Foreland). Еще один заградитель, *UC-6* (Рейхенбах), был застигнут в надводном положении гидросамолетом *8676* у юго-западного угла Торнтон Риджа, был забросан бомбами и уничтожен. На следующий день, 29-го, вдали от этих опасных вод, изобиловавших минами и охранявшихся самолетами и патрулями, была ликвидирована десятая подводная лодка. Патрулируя у Лервика (Шетландские острова), траулер *Моравия* (*Moravia*) застал *UC-55* (Лилиенштерн), ставившую мины; были вызваны эскадренные миноносцы *Сильвия* (*Silvia*) и *Тирэйд* (*Tirade*), потопившие лодку орудийным огнем и глубинными бомбами.

У Йоркширского побережья подводные лодки проявляли большую активность, и было решено поставить минное поле в 6 милях к востоку от Уитби (Whitby). 4 сентября неприятельская подводная лодка бессмысленно бомбардировала Скарборо. Первые снаряды упали среди тральщиков вне гавани, остальные попали по отелям и лавкам, причем было убито 4 человека. Лодка была отогнана тральщиками.

потребных для эскортов сил. Была намечена сеть кратчайших маршрутов, причем оказалось, что для конвоирования караванов по этим маршрутам потребуется около 290 кораблей для эскортов. В действительности в то время имелось для этой цели немного более 200 судов. Таким образом для расширения системы конвоев в Атлантике и для введения ее в Средиземном море союзникам необходимо было найти около 170—180 кораблей для эскорта классов от крейсеров до траулеров. Лишних кораблей не было; наоборот, во всех районах испытывали недостаток в них. Эти приближенные цифры дают некоторое представление о трудностях, связанных с введением и использованием системы конвоев, которая, поскольку она была принята, должна была проводиться как следует. Массовый сбор торговых судов и посылка их в море без достаточной защиты просто означали бы предоставление противнику возможности массового истребления судов. Принципиально конференция одобрила расширение системы конвоев. Однако расчеты, касавшиеся конвоирования караванов в Средиземном море, были признаны только временными, поскольку разработкой всего вопроса о защите торговли в этом море занималась в то время Международная комиссия на Мальте.

Подробности, приведенные в этом примечании, заимствованы из главы XXVII труда *G. Schoultz,* With the British Battle Fleet (*Г. Шульц,* С британским линейным флотом). Шульц был одним из русских делегатов на этой конференции и дает полную сводку ее работы.

[1] К этой лодке быть может относится вышеприведенный рассказ о гибели *UC-44* в результате симулированного траления (стр. 160).

В течение всего этого времени суда-ловушки крейсеровали в море в поисках своих жертв. В августе суда-ловушки выдержали 11 боев, и в одном из них *Вэла* (*Vala*) (*Q-7*) была потоплена со всем личным составом между Фастнэтом и островами Силли. До сих пор суда-ловушки плавали в одиночку, но после введения системы конвоев противник стал недоверчиво относиться к одиночным тихоходным судам. Теперь вошло в практику включать в караваны шлюпы, замаскированные под торговые суда. Иногда эти замаскированные суда плелись позади, симулируя отставшее судно,—всегда соблазнительную цель для подводной лодки. В ближайшие месяцы шлюпы, входившие в состав караванов, достигли некоторых успехов, но в то же время понесли тяжелые потери в результате их опасной работы. Одно такое судно *Бергамот* (*Bergamot*) было потоплено 13 августа в Атлантическом океане. Кроме потерь, понесенных патрулями в западных водах, были потоплены в разных районах другие военные корабли—новый эскадренный миноносец *Рикрэт* (*Recruit*), взорвавшийся на мине 9 августа в Северном море; вооруженный пароход *Дэндии* (*Dundee*), подорванный 3 сентября торпедой с *U-19* в Английском канале через 6 месяцев после своего храброго боя с капером *Леопард* (*Leopard*), и эскадренный миноносец *Контест* (*Contest*), также потопленный торпедой с подводной лодки 18 сентября в Английском канале.

17 сентября произошел таинственный случай подводной войны, до сих пор ожидающий объяснения. Крейсеруя в Бискайском заливе, судно-ловушка *Стоункроп* (*Stonecrop*) было атаковано артиллерийским огнем с подводной лодки, державшейся на большой дистанции — около девяти с лишним тысяч метров Послав по радио призыв о помощи, судно-ловушка отвечала на огонь подводной лодки из своего оборонительного орудия и поставила дымовую завесу. Приблизительно через час покинула судно партия, симулировавшая панику; в состав ее входило двое в военно-морской форме, изображавшие расчет оборонительного орудия. После этого увидели перископ подводной лодки, подошедшей на 400 *м*; он прошел по левому борту судна, за кормой, а затем вдоль правого борта. Вскоре подводная лодка показалась на поверхности в 500 *м* справа, повернувшись к судну-ловушке всем бортом. В течение 3 минут ее командир подробно рассматривал *Стоункроп* в перископ. Капитан-лейтенант Блеквуд, спрятавшийся на судне-ловушке, ждал. Когда подводная лодка собралась двинуться к шлюпкам, судно-ловушка опустила щиты и открыла огонь из своей 102-*мм* (4-дм.) пушки и всех гаубиц. Четвертый снаряд разворотил боевую рубку лодки; пятый попал в корпус перед самой тумбой носового орудия; шестой попал между ними; седьмой поразил ее в корму. Следующие четыре снаряда попали в разные части, разворотили палубу и пробили корпус. После одиннадцатого попадания подводная лодка исчезла, погрузившись кормой. Через несколько секунд она снова всплыла с сильным креном на правый борт, а затем опять исчезла под водой. Повидимому, команда лодки приложила отчаянные усилия, чтобы заставить ее всплыть, но, казалось, не могло быть сомнений в том, что она смертельно повреждена. На следующий день *Стоункроп* был подорван торпедой и начал медленно тонуть. Немедленно после того, как команда покинула его—на этот раз уже всерьез,—появилась подводная лодка. В течение 6 долгих дней дрейфовал один из плотов, прежде чем был подобран, и за это время 1 офицер и 12 человек команды умерли от жажды.

Их гибель вместе с потерей 3 офицеров и 28 человек команды, павших в бою, поистине достойна сожаления. Трагедия усугубляется горьким сознанием бесполезности этих жертв, так как впоследствии оказалось, что подводная лодка не была уничтожена. Можно только предполагать, что пострадавшая лодка кое-как заделала свои повреждения и по радио передала предостережение с описанием ловушки другим лодкам, одна из которых отомстила за нападение. Долгое время считали, что *Стоункроп* был уничтожен Швигером, но Швигер в это время был уже мертв и лежал погребенный в *U-88* на большой глубине в усеянном минами Северном море[1].

Здесь следует отметить появление *UB-48*, первой лодки из серии „UB-III". По сравнении со своими 250-*т* предшественниками типа „UB-II", этот тип имел водоизмещение около 510 *т*, что было значительным увеличением. Эти лодки были немногим слабее 800-*т* „средних подводных лодок" флотилии Северного моря. С лета 1916 г. новых лодок „UB" в строй не вступало; теперь, после годичного перерыва, начали появляться единицы третьего, увеличенного образца. Первые 6 лодок с последовательной порядковой нумерацией предназначались для Адриатической флотилии. Как мы уже сказали, *UB-48* (Штейнбауер)[2] по пути в Каттаро потопил судно-ловушку *Прайз*. 2 сентября он пришел в гавань в Адриатическом море. Другая лодка, *UB-49* (Меллентин, бывший командир *UB-46*), на пути туда же, 8 сентября, в бою с вооруженной яхтой *Нарсиссез II* (*Narcissus II*) получила такие повреждения, что вынуждена была итти в Кадикс, куда пришла 3 дня спустя. В соответствии с испанским декретом она была интернирована. Однако вечером 6 октября ее командир нарушил свое слово и вывел свою лодку в море к великому негодованию испанцев. Остальные 4 лодки (*UB-50—UB-53*) из первых 6 достигли Адриатического моря без происшествий; повидимому за ними вскоре последовала еще полуфлотилия, состоявшая из *UB-66—UB-71*. Из новых лодок типа „UC" ни одна не вступила в строй до лета 1918 г.

Предыдущей осенью *U-53* перенесла подводную войну через Атлантический океан на подходы к территории Америки. Снова в сентябре район операций был расширен. По словам германского историка германского подводного флота Гайера этот месяц отмечен началом войны подводных крейсеров под непосредственным руководством германского морского штаба. Летом 1917 г. *U-155* (ранее известная как торговая подводная лодка *Дейчланд*), под командой Майзеля, совершила крейсерство, продолжавшееся 105 дней. Она вышла из Германии около 24 мая и вернулась 4 сентября. Это первое крейсерство отмечено многими интересными эпизодами. Оно едва не закончилось преждевременной катастрофой, так как 27 мая вблизи острова Удсире (Udsire) (у берегов Норвегии) *U-155* была выслежена и едва не потоплена лодкой *U-19* (Шпис)[3].

---

[1] В декабре 1921 г. *Стоункропу* была присуждена награда за потопление *U-88*.

[2] Последнее время он командовал *UB-47*, пока эта лодка вместе с *UB-43* не была передана Австро-Венгрии (гл. VIII).

[3] Шпис объясняет в своей книге, что британские подводные лодки имели обыкновение находиться в ожидании у Удсире в надежде перехватить и потопить германские лодки (в этом районе *U-6* была поймана и потоплена английской *E-16*). Он принял *U-155* за большую британскую лодку, погрузился и приготовился к атаке. Но за-

Обогнув с севера Шотландию, *U-155* спустилась к Азорским островам и утром 4 июля обстреляла Сан-Мигель (Понта Дельгада). За время ее длительного пребывания в море она потопила 19 торговых судов, главным образом подрывными патронами (scuttling bombs) и артиллерийским огнем. Беззащитные нейтральные суда оказались легкой добычей, но из атакованных 19 вооруженных британских и союзнических торговых судов удалось уничтожить только 9. Ко времени возвращения *U-155* в Германию ею было пройдено 10 220 миль, из которых только 620 были пройдены в погруженном состоянии. Майзель донес о том, что за все время своего пребывания в море он видел только один военный корабль противника — вооруженный вспомогательный крейсер. В течение большей части похода стояла хорошая погода, что значительно содействовало успеху операций. Впоследствии предпринимались крейсерства равной и даже большей продолжительности; тем не менее первый боевой поход *U-155* выделяется, как один из продолжительнейших походов, совершенных подводными лодками[1]. Эти ныряющие морские суда после их превращения в военные лодки, *U-151*—*U-157*, имели водоизмещение 1 870 *т* в погруженном положении и 1 510 в надводном и могли нести 18 торпед. Будучи трудно управляемыми и обладая скверными качествами в погружении, они отличались феноменальным радиусом действий, а со своими двумя 150-*мм*, и в некоторых случаях двумя 3,3-дм. (88-*мм*) орудиями[2], они имели грозный вид и были новым классом погружающихся *Мёве*. Они расширили район подводной войны на юг до северо-западного побережья Африки; таким образом для отражения этой новой угрозы стало необходимым расширить районы, в которых применялась система конвоев. На долю перегруженных работой патрулей и противолодочных кораблей выпали новые труды. Правда, бывшие „Дейчланды", получившие у немцев громкое название „подводных крейсеров", не заслуживали столь громкого звания. Но, тем не менее, эти большие лодки дали почувствовать союзникам, во что могла бы превратиться война против торговли, если бы ее вели „океанские подводные лодки" водоизмещением в 2 000, 3 000 и 4 000 *т*. Если бы так называемые „подводные крейсера" программ 1917 и 1918 гг. когда-нибудь вышли в море в большом количестве, район уничтожений расширился бы в 1919 г. до р. св. Лаврентия, побережья Соединенных-штатов и, возможно, даже до мыса Доброй Надежды, Караибского моря и Рио де-ла-Плата. Крейсерство бывших торговых подводных лодок вероятно имело целью тренировку командиров и команд для намечавшейся на 1919 г. кампании „подводных крейсеров", и поэтому достойно внимания.

Две лодки, избранные для расширения подводной войны в тропические воды, вышли из баз в трехмесячное крейсерство. Под командой

метив на корпусе предполагаемого врага некоторые незначительные особенности, свойственные германским лодкам, он воздержался от атаки, всплыл на поверхность, дал опознательные и получил удовлетворительный ответ. Шпис возвращался из крейсерства и не был предупрежден по радио о выходе *U-155*, ее внешности, курсе и т. д. Это упущение (едва не имевшее роковых последствий) вытекало из раздельного управления подводными лодками. *U-19* принадлежала к Флоту Открытого моря, в то время как *U-155* была подчинена морскому штабу в Берлине.

[1] *E. W. Burroughs*, Submarine Sizes (United States Naval Institute Proceedings), декабрь 1927 г., стр. 1294.

[2] На лодках *U-155*—*U-157* 3,4-дм. орудий установлено не было.

Копхамеля, бывшего командира подводных лодок в Поле, *U-151* вышла из Киля в район Азорских островов 3 сентября. За свой 12 000-мильный поход она уничтожила 13 судов с общим водоизмещением около 30 000 *т*. В числе ее жертв был итальянский транспорт с боевыми припасами *Капрера* (*Caprera*) (5 040 *т*), команда которого энергично отбивалась своим кормовым орудием. Только когда от попадания с *U-151* начали воспламеняться огнеприпасы, она поспешно покинула судно. Только из-за взрывов огнеприпасов на *Капрере* Копхамель держался на известном расстоянии, упражняясь в артиллерийской стрельбе по пароходу, причем добился попадания в середину судна. Последовал потрясающий взрыв, громадное серое облако дыма затемнило воздух, и град мелких обломков посыпался в воду. От команды, так поспешно покинувшей свое судно, Копхамель узнал, что *Капрера*, шедшая из Америки в Италию, везла 1 000 *т* динамита, и он был искренно счастлив, что, когда судно разлетелось на мелкие куски, он сам находился в отдалении. На рейде С. Винсента Копхамель потопил два бразильских парохода, а с норвежского судна взял некоторое количество меди. В течение сентября *U-152* (Мейзель) также вышла в крейсерство, район которого простирался до португальского побережья Азорских и Канарских островов. По возвращении он заявил об уничтожении около 40 000 *т*. Третье крейсерство было предпринято лодкой *U-156* (Гансер), в его задачу входило перерезать атлантические кабели, числом пять, вокруг Азорских островов. 12 декабря он появился у Фунчала, обстрелял город и разрушил церковь Санта Клара, причем убил и ранил много гражданских лиц. Другой стороной предприятия было нападение на суда в районе Азорских островов—Мадейры. Подробности потопления парусного судна *У. С. Мак-Кей* (*W. C. M'Key*) вместе с командой, в январе, не известны; по всей вероятности они были достаточно возмутительны, чтобы объяснить внесение Гансера в британский „Список военных преступников". Другое преступление было совершено им при уничтожении парохода *Артижа* (*Artesia*) (2 762 *т*), потопленного подрывными патронами 8 февраля 1918 г. в 190 милях на *OtN* от Мадейры. За свое крейсерство *U-156* предприняла также 9 неудачных атак.

Здесь следует упомянуть о нескольких случаях, имевших место в разных других морях. В Балтийском море все еще находилась полуфлотилия подводных лодок. Во время октябрьской комбинированной операции германских морских и сухопутных сил против Эзеля в Рижском заливе, подводные лодки были высланы, чтобы перехватить русские силы, отходившие из северной части Моонзунда. 16 октября русский крейсер *Богатырь* был поврежден торпедой с лодки *UC-58*, и в тот же день *UC-60* потопила транспорт. В ноябре пропал один из подводных заградителей, и предполагалось, что он взорвался на минах в Финском заливе. После Брестлитовского мира курляндская полуфлотилия была отозвана. К концу года балтийские лодки были переведены во флотилии Северного моря.

В Арктике после годичного отсутствия появилась *U-46*, потопившая 4 судна: *Зилла* (*Zillah*) (3 788 *т*) — 22 октября; *Илдертон* (*Ilderton*) (3 125 *т*) и *Обь* — 24-го и *Барон Балфур* (*Baron Balfur*) (3 991 *т*) — 28-го. В первом случае погибло 18 человек, так как одна из шлюпок *Зиллы* исчезла со всеми людьми. В апреле большой заградитель поста-

вил мины в Кольском заливе, и в начале лета в северных широтах было потоплено торпедами несколько торговых судов.

В октябре фландрский отряд был разделен на две флотилии. Не было сомнений в том, что заграждение на Торнтон Ридже препятствует свободному движению, заставляя подводные лодки проходить восточнее и снаружи банки Схаувен (Schouwen) и оттуда мимо плавучего маяка Уест-Хиндер. 3 октября на минах у Зеебрюгге погибла *UC-14* (Феддерсен); это была одна из лодок, собранных в Поле в 1915 г. Так как она была неспособна вернуться из Адриатического в Северное море морским путем, то примерно в январе 1917 г. она была поднята на мортонов эллинг, разобрана и перевезена по железной дороге из Полы в Брюгге для службы во фландрской флотилии. 5-го, у Скарборо, взорвалась *UB-41* (Плен); была ли гибель следствием подрыва на мине или внутреннего взрыва—до сих пор не установлено. 14 дней спустя *UC-62*[1] (Шмитц) была застигнута британской подводной лодкой *E-45* в Северном море во время потопления голландского парохода и вместе со своей жертвой пошла ко дну. Другая лодка, *UC-16* (Рейнмарус), была замечена 23-го у мыса Селси Бил (Selsey Bill) эскадренным миноносцем *Милемпос* (*Melampus*) и таранена; затем были взорваны подрывные параваны (explosive paravanes). На поверхность всплыло масло, но так как в это время море было очень бурно, уцелевших замечено не было. В октябре, в штормовую погоду, с *U-87* был смыт волной и утонул Шнейдер, уничтоживший *Эрэбик*.

В октябре произошло много важных эпизодов. Кораблям 10-й крейсерской эскадры было приказано, при возвращении в свои базы для погрузки угля, присоединиться к прибывающим караванам под прикрытие эскортов[2]. 2 октября *Хилдебренд* (*Hildebrand*), направлявшийся к р. Клайд, присоединился к каравану, сопровождаемому броненосным крейсером *Дрейк* (*Drake*). Менее счастливый, чем однотипный ему *Кинг Элфред* (*King Alfred*) (который в другом случае, будучи поврежден торпедой, выбросился на берег), *Дрейк* был смертельно поврежден торпедой в Северном канале и позднее опрокинулся, стоя на якоре в Рэтлин Соунде (Rathlin Sound). Сам *Хилдебренд* избег атаки и вошел в р. Клайд. Этот эпизод подчеркнул слабость организации. Следующая катастрофа имела место 9-го, когда *Шампань* (*Champagne*), бывший *Оропеза*, шедший из Ливерпуля в патрулируемый им район, подвергся торпедной атаке и затонул в бухте Дендрем (Dundrum Bay). В 6 ч. 30 м. он был поражен двумя торпедами, а в то время, как шлюпки отваливали, третья торпеда окончательно подорвала его. Из-за свежей погоды погибло много людей — 5 офицеров и 53 матроса. 19-го было потеряно третье судно. Караван из 20 пароходов, конвоируемый вспомогательным крейсером *Орама* (*Orama*) и 10 эскадренными миноносцами, приближался к Англии. В 100 милях впереди находился американский пароход *Дж. Л. Лукенбах* (*J. L. Luckenbach*), посылавший сигналы бедствия (SOS) и сообщавший, что его обстреливает подводная лодка и что его груз хлопка горит. На его просьбу о помощи ему сообщили, что на помощь идут эскадренные миноносцы и что его убедительно просят про-

---

[1] По первоначальным сведениям *UC-79*.

[2] 21 августа *Верджиниен* (*Virginien*) был подорван торпедой при конвоировании каравана, но дошел до гавани.

держаться до их прихода. Между пароходом и подводной лодкой *U-62* (Хазхаген) произошел бой на параллельных курсах. Более 3 часов *Дж. Л. Лукенбах* оказывал стойкое сопротивление, пока наконец не появился американский эскадренный миноносец *Николсон* (*Nickolson*). Со второго выстрела он попал в нос *U-62*. Лодка ушла на глубину, чтобы избежать града глубинных бомб. Когда все стихло, Хазхаген снова приблизился к поверхности и к своему великому удивлению он оказался в самой середине каравана. Последней оставшейся у него торпедой он потопил *Ораму* и нырнул. Но конец его перископа был замечен зоркими глазами с американского эскадренного миноносца *Конингэм* (*Coningham*), и прямо над тем местом, где его видели, была сброшена глубинная бомба. Когда водоворот кипящей воды успокоился, на поверхность всплыли доски, бревна и другие обломки. Казалось было мало сомнений, что корпус *U-62* был разворочен и лодка затонула вместе со всей командой. Адмиралтейство вынесло решение о „вероятной" гибели подводной лодки. Тем не менее Хазхаген уцелел и после этого причинил еще очень много разрушений. Первое потопление среди американских воинских транспортов имело место 17-го, когда был потоплен *Антилиз* (*Antilles*) (6 878 *m*); так как он шел домой, погибло только 70 человек его команды.

Приводим сведения о других потерях за октябрь. Пароходы Лэмпорта и Хольта *Мемлинг* (*Memling*) (7 307 *m*), 3-го, вблизи Бреста; Лейланда *Мемфиэн* (*Memphian*) (6 305 *m*) в 7 милях на *ONO* от плавучего маяка Норт Арклоу (North Arklow), причем погибло 34 человека, и *Ричард де Ларринага* (*Richard de Larrinaga*) (5 591 *m*), в 15 милях на $SO^1/_2S$ от острова Болликотин (Ballycottin), потопленный Георгом (вероятно на *U-101*), с 35 жертвами, оба 8-го; *Элеуору* (*Aylevarroo*) (908 *m*), „потопленный без следов" со всей командой в 20 чел.; *Пешауор* (*Peshawar*) компании „Пенинсюлар-энд-Ориентал" (7 634 *m*), 9-го, в 7 милях к $SO^1/_2S$ от мыса Боликуинтин (Ballyquintin Point), с 11 жертвами; Лейланда *Бостониен* (*Bostonian*) (5 736 *m*), включенный в состав флота корабль для эскорта, 10-го, в 34 милях на $StO^1/_2O$ от Старта с 4 жертвами; *Хейзлвуд* (*Hazelwood*) (3 120 *m*), 18-го, в 8 милях на $StO^1/_2O$ от мыса Энвил (Anvil Point), с 32 жертвами; *Айониен* (*Ionian*) (8 268 *m*), компании Аллан, 20-го, в 2 милях к *W* от мыса Сент Гавэн (St. Gavan's Head), с 7 жертвами. К несчастью, потери в людях за этот месяц от мин и торпед на потопленных и поврежденных судах составили 651 человек, значительно больше, чем в сентябре, когда погибло 408. Число потерянных судов равнялось 85, с добавлением 5 рыбачьих судов, небольшое увеличение и уменьшение по сравнению с итогами предыдущего месяца, соответственно в 77 и 7 судов. Тоннаж потопленных судов равнялся 274 973 *m* гросс.

Уже давно было очевидно, что минированные сети, поставленные в сентябре 1916 г. от банки Гудвинс на Оутер Рюйтинген и продолженные в следующем декабре до Сну, не представляли серьезного препятствия для выхода и возвращения неприятельских подводных лодок в их фламандскую твердыню. С начала 1917 г. до конца ноября там прошло не менее 253 германских подводных лодок, в среднем по 23 в месяц. Между буями сети провисали, позволяли подводным лодкам и эскадренным миноносцам проходить над заграждением. Была сделана попытка устранить этот дефект, увеличив число поддерживающих буев. Но кроме того мины представляли действительную опасность для дрифтеров, охранявших линию, и под конец мины и сети были убраны. В феврале 1917 г. вице-адмирал Бэкон представил план постановки „стены из мин" (a wall of mines), поставленных на разных глубинах от отмели Варн (Varne Shoal) до мыса Гри-Нэ; позднее он предложил продолжить заграждение до самого Фолкстона. В сентябре он предложил

включить в эту систему мелко поставленное минное поле (shallow mine field) и 4 плавучих маяка для обозначения заграждения для патрулей. Когда в ноябре 1917 г. были получены в достаточном количестве мины марки „Н-2", можно было приступить к постановке первой части заграждения. Этот участок был поставлен 21 ноября. Ровно через 4 недели попался первый капер, и в течение немногих последующих недель заграждение начало причинять такие потери проходящим подводным лодкам, что в феврале 1918 г. лодкам Северного моря было снова запрещено пытаться проходить здесь. К сентябрю 1918 г. проливы были надежно преграждены, и ни одна подводная лодка любого типа, большого или малого, не пыталась проходить ими. Операции фландрской флотилии были ограничены только Северным морем. Три долгих года горького опыта принесли, наконец, плоды[1].

В.-адм. Реджинальд Бэкон был против освещения заграждения Фолкстон—Гри-Нэ в течение первого месяца после его постановки. Он не сочувствовал применению факелов (flares) (мера, проведенная позже) из тех соображений, что они будут обнаруживать наличие линии преграды. Он предпочитал, чтобы подводные лодки взрывались на минах и уничтожались так, чтобы их судьба оставалась неизвестной другим неприятельским лодкам, находившимся поблизости. По той же причине он возражал против массирования патрулей перед заграждением, указывая на их бесполезность в тумане. Кроме того, он считал, что эти суда будут нести большие потери, в случае ночных набегов неприятельских миноносцев против Дуврского пролива, на больших скоростях хода. Что его мнение оправдалось, доказывается тем, что после того, как вице-адмирал Бэкон перестал быть старшим морским начальником (Senior Naval Officer — S. N. O.) в Дувре, патрули были массированы и терпели большие потери от той самой формы неприятельских атак, которую он предвидел. Вместо того он предлагал мелко поставленное минное поле (surface mine field) с проходами у Фолкстона и Гри-Нэ, освещенными плавучими маяками; эти и два других плавучих маяка, все снабженные мощными прожекторами, и два огня на берегу должны были по его мнению дать более действительное освещение, чем факелы. Он решил держать патрули к западу от плавучих маяков с тем расчетом, чтобы они могли видеть подводные лодки, освещенные прожекторными лучами, сами не будучи ими освещены; кроме этого тем самым они не подвергались бы минной опасности.

Однако комиссия по заграждениям, назначенная первым лордом адмиралтейства сэром Эриком Джедес, представила несколько докладов и в числе прочих мероприятий рекомендовала реорганизовать патрули. „В заключение комиссия заявила, что существующее заграждение было недействительно (факт, который стал очевидным), и предложила постановку уже одобренного минного поля на линии Фолкстон—Гри-Нэ. Я не припоминаю, чтобы в результате работ этой комиссии были развиты

[1] По справедливости в.-адм. Реджинальду Бэкон принадлежит слава и заслуга создания заграждения Фолкстон—Гри-Нэ, планов заблокирования Зеебрюгге—Остэнде и проработки всех деталей этих двух планов. Другие пожали жатву, которую он посеял. Ему не было позволено сохранить командование в Дувре до того времени, пока его планы будут полностью приведены в исполнение и притом без изменений в основных чертах.

какие-нибудь определенные новые идеи"[1]. Однако комиссия по заграждениям предложила одно нововведение. Оно заключалось в проекте комбинированного морского круглого форта (башни Мартелло) и заградительного столба (combined maritime martello tower and barrage pillar) в виде так называемых „Саутвикских чудовищ" или „кораблей-свадебных пирогов". Небольшое число этих громадных сооружений было закончено в 1919 г., но ни одно из них не было выведено в море и затоплено в своем месте до конца войны. Предложение комиссии по заграждениям о преобразовании патрулей оказалось малоценным или совсем бесполезным. Незадолго до конца 1917 г. адм. Джеллико и в.-адм. Р. Г. Бэкон были освобождены от своих должностей соответственно первого морского лорда и морского начальника в Дувре (Admiral at Dover). Первая подводная лодка погибла на новом заграждении 19 декабря; атака на Зеебрюгге была назначена в.-адм. Бэкон на 22 февраля, и он писал, что „нельзя терять времени".

На место в.-адм. Бэкон был назначен председатель оперативного комитета (Operations Committee) к.-адм. Роджер Кийз; он принял несколько нововведений. Были введены в действие факелы и массирование патрулей, — приемы, как упоминалось выше, не одобрявшиеся Бэконом. Новый старший морской начальник в Дувре пересмотрел также планы заблокирования Зеебрюгге и Остэнде. Эти планы были по существу оставлены в том же виде, в котором они были составлены Бэконом.

В октябре Бэкон получил в свое распоряжение подводную лодку *E-52*; он намеревался использовать ее для того, чтобы атаковать германские лодки, проходящие в Зеебрюгге и выходившие оттуда. До того он использовал одну или две подводные лодки старого типа „С", снабженные затемняющимися огнями на боевых рубках, для симуляции светящихся буев заграждения, по которым германские лодки обычно определяли свое место в ожидании прилива, перед тем как пройти над сетями. Эти старые лодки имели только носовые торпедные аппараты, и в одном из двух случаев, когда был встречен противник, они не успевали достаточно быстро развернуться носом так, чтобы иметь возможность выпустить торпеду. *E-52* добилась успеха в ночь на 31 октября, когда она находилась в районе к востоку от Гудвинских мелей, минированном в 1914 г., и через который проходил противник. Она внезапно заметила корпус *UC-63* (Хейдебрек), проходившей мимо, и быстро выпустила торпеду. По словам Клэксона[2], механик подводной лодки только что вышел наверх поболтать с вахтенным командиром; поэтому последний не заметил *E-52*, находившуюся рядом, пока британская лодка не развернулась для выстрела. Достаточно было ослабления бдительности только на один момент, и из пространства пришла гибель для всех, находившихся в лодке. Эта форма надводной атаки (sub-surface attack) больше не имела успеха. *UC-63* возвращалась из крейсерства и сообщила свое место непосредственно перед гибелью. Поэтому место ее гибели легко могло быть вычислено германским морским командованием в Брюгге и отмечено как опасное.

Через два дня после успеха *E-52* одна из британских подводных лодок, входивших в состав патруля Английского канала, *C-15*, находи-

---

[1] *J. Jellicoe*, The Crisis of the Naval War (*Д. Джеллико*, Кризис морской войны, стр. 215).

[2] *Klaxon*, The Story of Our Submarines (*Клэксон*, История наших подводных лодок).

лась к югу от Бичи Хэда. После полудня командир лодки *UC-65* (Клаус Лафренц), направлявшейся домой, заметил британскую лодку. Торопясь закончить поход, он пошел на риск, рассчитывая увернуться от торпеды своего противника. И действительно, в то время как он объяснял своему старшему помощнику теорию быстрого поворота руля, он увидел надводный след ожидавшейся торпеды. Он попытался приложить свою теорию на практике. Лодка круто отклонилась от своего курса, но только для того, чтобы получить прямо в середину попадание второй торпеды. Командир *C-15* выпустил две носовые торпеды с небольшим раствором, чтобы поразить противника в какую бы сторону он ни свернул. Было подобрано 5 чел. уцелевших [1].

13-го эскадренный миноносец *Файрдрэйк* (*Firedrake*) занес себе на приход вторую жертву, потопив *UC-51* (Гальстер) у Гарвича. 4 дня спустя закончили свою карьеру еще 2 германские подводные лодки. Одна была бывшая лодка Штейнбринка, *UB-18*, теперь находившаяся под командой Нимейера; она наткнулась на британские мины у мыса Старт. Другая лодка погибла на западных подходах. Дивизион американских эскадренных миноносцев, эскортировавший караван из 8 торговых судов, только что вышел из Куинстауна. Пока пароходы выстраивались в колонны, один из эскадренных миноносцев, шедших в хвосте, *Фенинг* (*Fanning*), заметил конец перископа вблизи парохода компании „Доминион“ *Уэлшмен* (*Welshman*) (5 730 *т*). Перископ исчез почти немедленно, но не достаточно быстро. *Фенинг* описал циркуляцию и сбросил глубинную бомбу в то место, где он видел перископ, а главный миноносец дивизиона *Николсон* сбросил другую бомбу впереди *Фенинга*. Когда водоворот успокоился, зоркие глаза осмотрели море, ища обломков. Ничего не было видно, даже многоговорящего масла. Прошло 15 минут. Затем поверхность воды прорезала корма лодки под углом в 30°; за ней последовала боевая рубка и наконец всплыл весь корпус и опустился на ровный киль. Увидели *U-58*, повидимому—неповрежденную. Оба эскадренные миноносца стояли поблизости, обстреливая ее из орудий. *Николсон* напоследок сбросил еще глубинную бомбу. Такое обхождение сразу подействовало, и из рубки вылез Амбергер, за которым последовала его команда, крича „Камераде!“. Эскадренные миноносцы прекратили огонь; *Фенинг* осторожно приблизился, в то время как *Николсон* стоял, наведя орудия на *U-58*. Было видно, как двое из команды спустились в лодку и через несколько минут появились вновь. Затем *U-58* начала тонуть; команда бросилась в воду и поплыла к миноносцам, которые и подобрали их. Два американских матроса прыгнули в воду, чтобы спасти одного немца, находившегося в тяжелом положении; он вскоре умер на палубе *Фенинга*. От немцев узнали любопытную историю. Пройдя через Дуврский пролив вдоль французского берега 14 ноября в 1 ч. 52 м., они благополучно вышли на запад. В течение двух дней они ожидали этого каравана и уже изготовились выпустить торпеду по *Уэлшмену*, когда перископ обнаружил *Фенинга*, идущего прямо на них. Сброшенная затем глубинная бомба произвела чрезвычайный эффект, повредив электромоторы и заклинив рули погружения. Неспособная к плаванию и потерявшая способность управляться *U-58* погрузилась на глубину 278 футов (85 *м*), между

[1] *Klaxon,* The Story of Our Submarines, стр. 79—83.

тем как ее командир обсуждал вопрос, предпочесть ли жестокую гибель или попытаться продуть баластные систерны и всплыть, чтобы сдаться. Амбергер решил положиться на милосердие своих противников. Вторая глубинная бомба окончательно привела в негодность механизмы *U-58*. Поскольку это была единственная подводная лодка, потопленная морскими силами Соединенных штатов без посторонней помощи, то случай заслуживает полного внимания. Косвенно американские корабли способствовали потоплению еще трех других подводных лодок.

Рано утром на следующий день (18 ноября) патрульный катер *P-57* встретил подводный заградитель *UC-47* (Виганков) в 24 милях на *OSO* от мыса Флэмборо Хэд. Через 15 секунд после отдачи приказания таранить, тяжелый стальной штевень *P-57* врезался в палубу подводного заградителя. Его судьба была решена глубинными бомбами. В воде, кругом покрытой маслом, не было обнаружено уцелевших. Все большее число этих подводных лодок попадалось при попытке нападений на суда, следующие взад и вперед по большим военным фарватерам восточного побережья. Многие были атакованы, но часто ускользали от своих преследователей. В случае с *UC-47* корпус погибшей лодки был найден и впоследствии уничтожен.

21 ноября *U-48* (Эделинг) вышла из Вильгельмсхафена в крейсерство на запад. Вечером 23-го, находясь в 60 милях от Дувра, *U-48* была замечена гидросамолетом и подверглась бомбардированию, впрочем без попаданий. Ее командир искал удобного места на грунте, чтобы у буя 2А (к востоку от Гудвинских мелей) дождаться темноты, прежде чем начать свой прорыв через пролив. Вследствие сильного западного течения и порчи гирокомпаса *U-48* была снесена со своего курса и запуталась в сетях у северных Гудвинских мелей. В довершение всех бед сети, намотавшись на ее винты, сделали невозможным пользование дизелями, и она принуждена была пользоваться при надводном ходе электромоторами. На следующий день около 3 час. *U-48* коснулась грунта на страшных Песках (Sands)[1]. Откачав 60 *т* жидкого топлива, пресную воду, готовые к действию боевые припасы и 3 торпеды, *U-48* всплыла, но не смогла освободиться из образовавшейся впадины. В довершение начался отлив, и она вновь села на грунт. Перед самым рассветом она была замечена траулером *Мерор* (*Meror*), патрулировавшим южнее; в то же время два рэмсгетских траулера, *Мэджести* (*Majesty*) и *Пэрэмаунт* (*Paramount*), тралившие военный фарватер, подошли с северо-запада. Соединившись с тремя другими дрифтерами, *Презент Хелп* (*Present Help*), *Эксептэбл* (*Acceptable*) и *Физэбл* (*Feasible*), вся компания немедленно двинулась к попавшейся лодке. *U-48* снова всплыла и шла на юго-запад. Следует заметить, что подводная лодка была вооружена 4,1-дм. (105-*мм*) пулеметом и 6 торпедными аппаратами. Дрифтеры имели только 6-фунт. (57-*мм*) пушки, один имел кроме того пулемет и один имел только 3-фунт. (47-*мм*) пушку. Поэтому их храбрые шкипера решили сблизиться насколько возможно и по возможности подавить более тяжело вооруженную подводную лодку сосредоточенным огнем. Когда бой стал жарким, с севера пришла помощь в виде старого эскадренного миноносца *Джипси* (*Gipsy*), и вскоре *U-48*

[1] По словам Гайера, *U-94* тоже села на эту мель, но благополучно снялась, прежде чем успела образоваться впадина. *U-48* была менее счастлива.

была приведена в жалкое состояние. Эделинг, видя, что его корабль в огне, отдал приказание взорвать *U-48*; команда бросилась за борт, и из 43 человек из воды были вытащены 1 офицер и 21 матрос.

Первый участок нового минного заграждения между Фолкстоном и Гри-Нэ был, как сказано выше, выставлен 21-го. Действие новой преграды едва ли могло сказаться, пока большая часть Дуврского пролива не была перекрыта; поэтому подводные лодки продолжали ходить взад и вперед. Неделю спустя, в последних числах ноября, Зальцведель (выдержавший ожесточенный поединок с судном-ловушкой *Денрэйвном* под командой Кембла), вступивший в командование новой лодкой *UB-81*, в последний раз пошел через пролив. 2 декабря у острова Уайт *UB-81* коснулась мины. С разбитой кормой лодка всплыла носом, и из торпедных аппаратов выползли два человека; они были подобраны патрульным кораблем, который таранил лодку и пустил ее ко дну. С гибелью Зальцведеля фландрская флотилия лишилась одного из способнейших деятелей подводной войны. Через 4 дня после его гибели довольно необычным образом погибла другая лодка. До войны обычно считали, что опасность столкновения между подводными кораблями не позволяет им действовать совместно. В действительности же германские подводные лодки часто работали попарно; и тот факт, что имело место только одно серьезное столкновение, доказывает, что довоенные опасения были преувеличены. В этот день, 6 декабря, *U-96* случайно таранила и потопила *UC-69* (Тильманн) у мыса Барфлер. Здесь можно отметить еще две потери. 29 ноября *UB-61* (Шульц) взорвалась на минах у Терсхеллинга, а 13 декабря подобным же образом и в том же районе погибла *U-75* (Шмоллинг). Как известно, последняя была большим минным заградителем, поставившим минное поле, на котором в июне 1916 г. взорвался крейсер *Хемпшир* (*Hampshire*).

Что касается судов-ловушек, то они держались в море во всякую погоду и под всевозможными масками. Одно из них, *Бигония* (*Begonia*) (*Q-10*), шлюп коммерческого вида, вышло в море в октябре и с тех пор пропало без вести. Какая трагедия разыгралась за этим молчанием — неизвестно. Второй шлюп для конвоев (convoy sloop) *Арбьютес* (*Arbutus*) был подорван торпедой и затонул в Бристольском канале 16 декабря. К зиме 1917 г. период расцвета одиночных ловушек уже прошел, и успеха добивались только ловушки при конвоях; германское командование больше не требовало, чтобы командиры подводных лодок отбирали судовые документы — требование, которое послужило причиной гибели не малого количества подводных лодок и их команд.

В ноябре потери торгового флота уменьшились как по числу и тоннажу судов, так и в смысле потерь в людях.

Заслуживают упоминания следующие потопленные пароходы: *Кейп Финистер* (*Cape Finisterre*) (4 380 *т*), 2 ноября, в 1 миле на *SSO* от буя Манаклиз (Manacles), с 35 жертвами; „Ново-зеландского союза" *Апарима* (*Aparima*) (5 704 *т*), 19-го, в 6 милях на $SW^3/_4W$ от мыса Энвил, с 56 жертвами; *Арос Касл* (*Aros Castle*) (4 460 *т*) компании „Юнион Касл", 21-го, в 300 милях на $WtS^1/_4S$ от Бишоп Рок, с 2 жертвами; *Ла-Бланка* (*La Blanca*) (7 479 *т*) Хоулдера с ценным грузом мяса, 23-го, в 10 милях на *SSO* от мыса Берри Хэд, с 2 жертвами. Наконец, 28 ноября, *U-96* (Иетц) потопил *Апапу* (*Apapa*) (7 832 *т*) Демпстера в 3 милях на *NtO* от мыса Лайнэс (Lynas) у устья р. Мерсе. Это прекрасное судно, однотипное с хорошо известным *Аппамом*, рано утром вышло из каравана, а в 4 часа было поражено торпедой. Оно стало быстро тонуть на ровный киль, и пассажиры спокойно сели в шлюпки. Но прежде чем шлюпки удалось спустить, у борта парохода взорвалась другая торпеда, вследствие чего оно

легло на правый борт и придавило несчастные шлюпки. Затонув кормой вперед, *Апапа* унесла с собой 38 пассажиров и 39 матросов.

Кроме этих потерь в торговых судах, 15 ноября была подорвана торпедой и потоплена в Бискайском заливе американская вооруженная яхта *Элсидо* (*Alcedo*). 6 декабря на юго-западных подходах к Англии был также подорван торпедой с *U-53* (Розе) американский эскадренный миноносец *Джекоб Джонс* (*Jacob Jones*). Следует вспомнить, что в сентябре 1916 г. Розе посетил американские воды и теперь возобновил знакомство с теми, у кого он тогда был в гостях. Ганс Розе увидел эскадренный миноносец на дистанции свыше 2 700 *м* и выпустил по нему торпеду (took a flying shot at her). Когда он увидел его тонущим и его команду в открытых шлюпках в холодной пустыне моря, он вызвал Куинстаун, указал широту и долготу места, в котором находились моряки с погибшего корабля, и затем насколько возможно скоро ушел из этого района. Розе, известный как один из самых гуманных командиров подводных лодок, нередко собирал шлюпки потопленного им судна и отбуксировывал их по направлению к берегу. Его действия характеризовались резкой внезапной вспышкой активности, которая прекращалась так же внезапно, как и начиналась.

Последний месяц ужасного 1917 г. закончился несколькими достопримечательными эпизодами. 20 октября у мыса Флэмборо Хэд были поставлены минированные сети для поимки лодок при их приближении к мысу для определения своего места. *UC-47* уже была застигнута вблизи этого нового опасного места и полностью расплатилась за свою опрометчивость. 10 декабря жертвой минированных сетей пала *UB-75* (Фр. Вальтер). Британские минные поля были поставлены у многих других подходов к берегу в тех местах, где германские подводные лодки имели обыкновение ставить мины в первый период минной войны еще до того, как они сами начали пользоваться этими приметными пунктами для определения своего места. Лодки типа „UC“ все еще действовали, ограничивая свою работу прибрежными водами, в которых суда держались берега, избегая подводных лодок на больших глубинах. Мины ставились уже не маленькими банками, а на некотором расстоянии одна от другой, и поля начали обнаруживаться довольно далеко в море.

Самым значительным происшествием была гибель первой жертвы на новом глубинном заграждении. Все произошло чрезвычайно просто. 19 декабря около полуночи *UB-56* (Х. Валентинер) начала проходить через Дуврский пролив[1]; ровно в 23 ч. 42 м. произошел страшный взрыв. На воде был замечен один немец, но он умер вскоре после того, как всплыл на поверхность. С тех пор подводные лодки, пытавшиеся преодолеть это препятствие, несли тяжелые потери. Правда многие проходили благополучно; так в течение первых двух недель их прошло 21; но по мере систематического сооружения „стены из мин“ (wall of mines) опасность для противника возрастала, пока в октябре 1918 г. заграждение не было закончено. Двери Дуврского пролива под конец были заперты на замок для новейших подражателей Блэкберда.

В декабре потери снова увеличились как по числу, так и по тоннажу: 76 судов водоизмещением в 227 195 *т* гросс были потоплены подводными лодками, а 8 судов водоизмещением 23 606 *т* погибли на минах;

---

[1] Михельсен указывает все жертвы заграждения погибшими в Английском канале.

потери в людях составили 585 чел. В водах вне Средиземного моря было пущено ко дну только одно большое судно — грузовой пароход Кьюнарда *Виновия* (*Vinovia*) (7 046 *т*), потопленный 19-го в 8 милях к югу от Улф Рока, с 9 жертвами. 16-го погиб со всей командой в 30 человек *Бристол Сити* (*Bristol City*) (2 511 *т*). Одна подводная лодка была застигнута на месте преступления и расплатилась за него. В день рождества граф фон Шпет-Шюльцбург, только что принявший командование лодкой *U-87* после покойного Рудольфа Шнейдера (хорошо известного в этих водах), отпраздновал этот день мира и благоволения потоплением парохода компании Демпстер *Агбери* (*Agberi*) (4 821 *т*) в 18 милях на *NW* от острова Бардси (Bardsey). Шлюп *Бэтеркэп* (*Buttercup*), обходивший вокруг погибающего судна, ударил погруженную подводную лодку. Патрульное судно *PC-56* быстро сбросило глубинную бомбу и тем вынудило лодку *U-87* всплыть на поверхность. Она сразу же была таранена патрульным судном, а *Бэтеркэп* обстрелял ее беглым огнем с дистанции прямого выстрела (point-blank range). Ни одна подводная лодка не могла выдержать столь жестокого обращения, и *U-87*, разломившись пополам, затонула. Этому успеху надо противопоставить серьезную катастрофу на минах у бара р. Мерсэ. 28-го, лоцманское судно *Эльфред Х. Рид* (*Alfred H. Read*) (457 *т*) взорвалось на минах и затонуло так быстро, что на нем погибло 39 чел., в том числе 16 ливерпульских лоцманов, что было тяжелой потерей для этого порта.

В течение рассматриваемого месяца подводные лодки опять обратили свое внимание на скандинавские конвои. За набегом 17 октября, проведенным крейсерами *Бремзе* и *Бруммер* и закончившимся уничтожением 9 союзнических и нейтральных судов, после гибели эскортировавших эскадренных миноносцев *Мери Роз* (*Mary Rose*) и *Стронгбоу* (*Strongbow*), 24 октября последовала подводная атака, закончившаяся потоплением одного парохода. Другой набег надводных кораблей был проведен на этот раз эскадренными миноносцами. В ночь на 11 декабря было уничтожено 6 британских и нейтральных судов, а также эскадренный миноносец *Партридж* (*Partridge*) и траулеры *Командер Фуллертон* (*Commander Fullerton*), *Ливингстон* (*Livingstone*), *Лорд Элверстон* (*Lord Alverstone*) и *Токио*. Этот второй успех немцев показал, что необходимо добиться более высокой степени безопасности. Поэтому в качестве порта отправления конвоев был избран Метил (Methil) в Фиртов-Форте, вместо лежавшего далеко на север Лервика. Кроме того, эта перемена избавила эскортирующие корабли от многих трудностей при борьбе со штормами в широтах Шетландских островов. Конвои, шедшие из Метила, прикрывались соединениями, которые выделялись Гранд-Флитом и совершали походы, совпадавшие по времени с отправлением торговых судов. После этого безопасность была более или менее обеспечена. Таким образом история повторилась в том отношении, что корабли боевой линии снова стали оказывать прямую поддержку и защиту торговому мореплаванию. 8 декабря был подорван торпедой вооруженный пароход *Грайв* (*Grive*), хотя затонул он только 24-го числа у Лервика вследствие свежей погоды. Он только недавно вернулся из Архангельска. 13-го числа другой из этих дозорных кораблей, вернувшийся из Арктики, *Стефен Фернес* (*Stephen Furnes*), был подорван торпедой и затонул в Ирландском море с большим числом жертв. Накануне подводная лодка атаковала суда „Французской угольной линии".

Особенно тяжелый удар постиг 22-го числа Гарвичский отряд. На этих кораблях лежала ответственность за охрану голландских конвоев с пароходами, гружеными маслом, и перевозки мяса. На их пути было обнаружено минное поле, но по какой-то причине караван пошел прямо на него и в результате потерял новые эскадренные миноносцы *Сюрпрайз* (*Surprise*), *Торнэйдо* (*Tornado*) и *Торент* (*Torrent*). Сначала взорвался один миноносец, а затем два другие, подошедшие к нему, разделили его участь.

Несмотря на это, другие эскадренные миноносцы подошли к месту катастрофы и спасли 193 уцелевших[1].

К концу года немцы начали чувствовать в британских водах первые эффекты контрнаступления союзников против подводных лодок. С 1 января по 31 декабря 1917 г. они потеряли 63 подводные лодки, т. е. в три раза больше, чем было уничтожено за 1916 г. Осенью 1917 г. началось выполнение новой большой программы постройки подводных лодок; ремонтные средства были реорганизованы в большом масштабе, и было учреждено специальное „Подводное Бюро“ во главе с в.-адм. Риттер фон Манн-Тихлер.[2] Однако Гайер считает, что усилие было сделано слишком поздно. Если бы большая программа была принята немедленно после совещания в Плессе в сентябре 1916 г., то, как он полагает, удалось бы получить достаточное число новых лодок для пополнения тяжелых потерь, понесенных во второй половине 1917 г. Однако из лодок, заказанных приблизительно в сентябре 1916 г., только одна большая лодка успела выйти в море до конца войны[3]. Если бы громадные германские судостроительные ресурсы были мобилизованы в 1916 г. так, как это было сделано в позднейший период войны, вероятно можно было бы построить достаточное количество подводных лодок; но германское военное командование не освободило с фронта достаточного числа квалифицированных рабочих, чтобы обеспечить быстрый выпуск новых лодок. За последние четыре месяца 1917 г. уничтожалось в среднем по 8 подводных лодок в месяц.

Потери в судах держались на почти постоянном уровне—около 300 000 *т* британских и 100 000 *т* иностранных судов в месяц. Постройка новых судов далеко отставала от числа уничтоженных; предстояло наверстать большое отставание для замещения непополненных потерь. Ноябрьский список (56 британских судов в 154 806 *т*, потопленных торпедами) был меньше, чем в любой месяц первой половины 1918 г.; а из 892 судов, находившихся в этом месяце в ремонте на верфях, 542 судна, водоизмещением в 1 509 000 *т*, вернулись на службу с исправленными повреждениями. Но следует помнить, что в 1918 г. патрули пришлось до известной степени отвлечь от

---

[1] Немцы сами пережили такую катастрофу в ноябре 1916 г., когда эскадренные миноносцы пытались совершить набег на Либаву (следует, видимо, Ревель. — *Ред.*) и 6 из них взорвалось на минах — событие, известное в германском флоте под названием „избиение младенцев“.

[2] Лекция *Гайера* (United States Naval Institut Proceedings, стр. 655-666) и *Sheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg, стр. 328.

[3] *U-142* — самая большая подводная лодка, построенная немцами. К окончанию войны она только что закончила свои испытания и никогда не видела боевой службы. Германские данные не согласны между собой — была ли ее постройка технически закончена или нет. Некоторые списки включают ее в число „законченных подводных лодок“ к 11 ноября 1918 г.; другие списки показывают ее как лодку, заканчивающуюся и неоконченную ко времени прекращения военных действий.

защиты торговли для обеспечения американских воинских транспортов. Войска Соединенных штатов были переброшены через океан главным образом на британских судах, и охранялись почти исключительно британскими эскортами и патрулями. В водах метрополии новый год начался плодотворным применением улучшенных и становившихся все более действительными противолодочных мер; однако в Средиземном море контрнаступлению все еще недоставало карающей силы.

Состояние мирового тоннажа после 38 месяцев военных действий показано в нижеприведенной таблице.

Адмиралтейская таблица судовых потерь с 1914 до конца 1917 гг.

	Британские	Иностранные (в тоннах)	Общий итог (World)
Потери	7 079 492	4 478 081	11 557 573
Новые суда	3 031 555	3 574 720	6 606 275
Захваченные у противника суда	780 000	1 809 000	2 589 000
	Убыль	Увеличение	Убыль
Чистый итог	3 267 937	905 639	2 362 298

Итак, к концу 1917 г., кульминационный пункт подводной войны против судоходства был уже пройден. Но союзники и нейтральные, которым приходилось переживать все волнения и тревоги, вызывавшиеся современной „каперской войной", еще не могли быть уверены в том, что худшие из их затруднений остались уже позади. До сих пор февраль был месяцем, который Германия выбирала для начала истребления торгового флота подводными лодками, запрещения свободного плавания в определенных районах и объявления условий, при которых торговые суда будут подвергаться нападениям. С немалым беспокойством ожидали второго месяца 1918 г. те нации, которые все еще активно использовали свой торговый тоннаж. С ужасом ожидали, что наступающая весна принесет с собой новое истребление кораблей и моряков, подобное истреблению в апреле предыдущего года.

Но к началу 1918 г. Большой генеральный штаб втайне отрекся от своей веры в могущество подводных лодок. Говорят, что еще до истечения шестимесячной кампании военные вожди отреклись от культа подводных лодок. Развал России освободил целые армии для использования на других боевых фронтах. Гинденбург и Людендорф решили, что если война будет выиграна, то она в конце концов будет выиграна не на море подводными лодками; она должна была быть выиграна на суше новым мощным наступлением на Западном фронте.

ГЛАВА XI

БОРЬБА В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

(1917 г.)

В северных водах кульминационная точка борьбы была пройдена; здесь первый удар, направленный против мирового судоходства, удалось выдержать и ослабить, хотя и страшной ценой. Медленно и по временам почти незаметно ослабевало наступление противника; и с все возраставшей силой контрмероприятия сдерживали и отражали нападение

германских подводных лодок. Мы возобновим здесь рассмотрение общего положения в Средиземном море с того момента, когда мы прервали его, а именно—с января 1917 г. Обстановка была далеко не благоприятной. О мозаике зон, распределенных между союзниками, уже было сказано. Система организации командования может быть суммирована следующим образом. Главнокомандующим был французский адм. Гоше, державший флаг в Корфу; ему были подчинены английские к.-адм. Бэллэрд на Мальте, к.-адм. К. Тэрсби в Эгейском море, ведавший районом Дарданелл, в.-адм. Уимис в египетских водах и к.-адм. Хизкот Грант в Гибралтаре. Кроме того в Сирии и Греции были французские флагманы. Союзные силы действовали в Отрантском проливе, а в западной части Средиземного моря имелись французское и итальянское командования. Каждый флот был ответствен за свою собственную зону; второстепенные случаи, происходившие за пределами какой-либо зоны, не касались сил, действовавших в данной зоне. Результаты, получившиеся вследствие подобного разграничения моря и многовластия, были не удовлетворительны. Изречение Наполеона „Нельзя вести войну мелкими пакетами“ казалось игнорировали или даже подвергали осмеянию.

Необходимо дать сводку важнейших особенностей обстановки на Средиземном море, сложившейся к началу неограниченной подводной войны в этих оживленных водах. После эвакуации Галлиполи в декабре 1915 г. главной задачей морских сил стала охрана и обеспечение переброски запасов для Салоникских и Египетских экспедиционных сил, включавших в себя около 400 000 чел. В декабре 1915 г., вскоре после ожесточенных нападений предыдущего месяца (когда было потоплено 23 британских и 18 союзных и нейтральных судов), в Париже была созвана конференция из морских представителей союзников[1]. На конференции выявилось резкое расхождение во взглядах на самые основные вопросы. С одной стороны, французы утверждали, что неприятельские подводные лодки используют пустынные бухты восточной части Средиземного моря в качестве операционных баз, и настаивали на тщательном обыске всех таких мест старыми крейсерами. С другой стороны, англичане предпочитали направлять судоходство по определенным маршрутам, которые должны были охраняться всеми наличными патрульными судами. В.-адм. Дартиж-дю-Фурне (в то время французский главнокомандующий) поддерживал английскую точку зрения, но считал, что для установления достаточного патрулирования необходимо иметь 140 эскадренных миноносцев и 280 траулеров. Таких сил не было, и пришлось придумывать другие средства. Тогда воды были разделены и море разбито на клочки в виде 18 районов. В распределение районов были внесены некоторые поправки, по которым французы сохранили в своем ведении Эгейское море, а путь воинских транспортов Мальта—Египет перешел под полный контроль британских кораблей.

Тем временем германские подводные лодки в Адриатике были отозваны в свои базы для переборки механизмов и ремонта; эффект их наступательных действий соответственно понизился до незначительных размеров. В 1916 г., в январе, было потоплено 6 судов, в феврале—12, а в марте—только 4 судна. Зато в апреле итог поднялся до 16 и в мае

[1] Capt. *C. V. Usborne*. Anti-Submarine Campaign in Mediterranean 1916—1918 („*Осборн*, Противолодочная кампания в Средиземном море в 1916—1918 гг.“)

составил 37 судов, причем особенно тяжелые потери понесли итальянцы (30 000 *т*). С имевшимися в наличии силами было возможно только посылать одиночных морских „полицейских" для патрулирования вдоль дороги и для спасения мирных торговых судов от истребления. Подобная система патрулирования давала лишь жалкие результаты, как в смысле защиты торговли, так и в смысле борьбы с противником. Патрули чаще оказывали помощь подводным лодкам, нежели являлись им помехой. Как уже было отмечено, подводным лодкам приходилось только отыскивать патрули и наблюдать за ними, чтобы определить используемые и охраняемые пути; затем они крейсеровали взад и вперед вдоль обнаруженных таким образом путей, уверенные в том, что найдут себе цель. Встречи с патрульными кораблями легко было избежать, уйдя под воду. Эскорты могли предоставляться только таким судам, как воинские транспорта, нефтеналивные суда и суда, перевозившие мясо и боевые припасы; эти важные корабли передавались из одной зоны в другую. Но и при этих мерах система иногда оказывалась несостоятельной и приводила к катастрофическим результатам. Пути были длинные, а число судов, одновременно находившихся в море, доходило иногда до 350. Для защиты своего торгового флота союзники смогли собрать в начале 1917 г. 66 эскадренных миноносцев, 200 траулеров и 79 шлюпов, канонерских лодок и вооруженных пароходов для несения эскортной службы[1]; многие из них были слишком тихоходны, чтобы нагнать подводную лодку в надводном положении.

Число погибших судов продолжало расти. Главные эпизоды кампании 1916 г. в Средиземном море и в частности замечательные крейсерства Арно де ля Перьер на *U-35* уже были рассмотрены. В это историческое море германское морское командование послало своих подводных „асов", так как здесь было меньше риска „прискорбных инцидентов" и дипломатических осложнений с Вашингтоном, чем в тех водах, где путешествовали и подвергались нападениям подводных лодок суда с американскими гражданами. Из опыта деятельности своих командиров средиземноморских подводных лодок Германия знала, что, поскольку американские граждане не гибнут, Вашингтон не будет активно протестовать против потопления судов без предупреждения. Действительно, подводные лодки топили без предупреждения только суда, имевшие вооружение; это соответствовало германскому предостережению, что ее подводные лодки будут топить без предупреждения только те суда, которые будут предпринимать попытки к бегству или оказывать сопротивление. Наиболее многочисленными были атаки в западной части моря, во французской зоне. За последние 6 месяцев 1916 г. было уничтожено 96 британских судов в 415 471 *т*; 24 французских в 64 829 *т*; 136 итальянских судов в 181 831 *т*; всего 256 судов общим водоизмещением в 662 131 *т* гросс. Британские потери тоннажа составляли 62% всех потерь. С другой стороны, почти половину всего числа потопленных судов потеряли итальянцы, что объясняется большим числом потопленных мелких судов. Уничтоженные британские суда были значительных размеров.

---

[1] Важно уяснить себе, что в целях обеспечения непрерывного патрулирования в море можно было использовать только часть кораблей, в то время как другая находилась в ремонте, а их команды—на отдыхе.

Напомним, что осенью 1916 г. на соединение с имевшимися 6 лодками (*U-21*, *U-33*, *U-34*, *U-35*, *U-38* и *U-39*), прибывшими в течение предыдущей весны и летом, были посланы 4 большие лодки[1], за которыми непосредственно последовали *U-47* и *U-63*. 7 подводных минных заградителей улучшенного типа „UC-II" также вышли из германских портов в Средиземное море[2], и за первые 6 месяцев 1917 г. вышло в эти воды еще 9 других лодок[3]. Зато 4 лодки вернулись в Северные воды[4]. К большим лодкам, переброшенным из флотилий Северного моря, были присоединены единицы типа „UB-III", как только последние стали вступать в строй во второй половине 1917[5]. В течение 1918 г. только 3 новые лодки (*UB-105*, *UB-128*, *UB-129*) могли быть посланы для пополнения потерь, понесенных флотилиями Средиземного моря.

В январе 1917 г. в Средиземном море оставалось еще 13 лодок. В числе их была знаменитая *U-21*, теперь уже пережившая расцвет своей деятельности, но памятная по ее пионерской работе и подвигам у Галлиполи и ожидавшая своего скорого возвращения в Северное море. Из грозных „тридцатых" еще действовали *U-33*, *U-34*, *U-35*, *U-38* и *U-39*. „Дети горя"—тихоходные и неуклюжие подводные заградители типа *U-71*—*U-80*—были представлены в Адриатической флотилии лодками *U-72* и *U-73*. Прибрежный тип „UB-I" был представлен *UB-14*; серия „UB-II"—лодками *UB-42*, *UB-43* и *UB-47*. Малый минный заградитель *UC-14* остался как последний образчик своей серии[6]. К началу февраля имелось 27[7] германских и 15 австрийских подводных лодок, базировавшихся на адриатические и турецкие порты.

Положение союзников в январе 1917 г. в Средиземном море было серьезным. Последние два месяца 1916 г. были отмечены усиленным потоплением торговых судов, и это увеличение несомненно объяснялось увеличением подводных сил противника. Контрнаступление на подводные лодки имело мало успеха в прошлом, в настоящем, да и в перспективе: в 1915 г. 1 лодка была отмечена, как пропавшая без вести; другая была потоплена в Черном море и 2 австрийские лодки—в Адриатике; в 1916 г. 4 лодки были уничтожены в турецких водах; 1 германская и 1 австрийская лодка попались при попытке пройти Отрантским проливом, а 1 германская и 1 австрийская погибли у Таранто. События 1917 г. оправдали мрачные предзнаменования предыдущего года; были уничтожены только 2 германские подводные лодки и пропала без вести 1 австрийская лодка.

Вскоре по прибытии на Мальту в сентябре 1919 г. адм. Бэллэрд рекомендовал принять систему конвоев; ему ответили, что ответственность за общее направление операций лежит на французах, и что даже в том случае, если бы удалось собрать достаточное количество судов для защиты, этот метод не мог бы быть принят. Существующая си-

---

[1] Вероятно *U-32*, *U-52*, *U-64*, *U-65*.

[2] *UC-20*, *UC-22*, *UC-23*, *UC-24*, *UC-25* *UC-34*, и *UC-35*.

[3] *UC-27*, *UC-37*, *UC-38*, *UC-52*, *UC-53*, *UC-54*, *UC-67*, *UC-73* и *UC-74*.

[4] *Scheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (*Шеер*, Флот Открытого моря), стр. 260.

[5] *UB-48*, *UB-49*, *UB-50*, *UB-51*, *UB-52*, *UB-53*, *UB-66*, *UB-67*(?), *UB-68*, *UB-69*, *UB-70*, *UB-71*.

[6] В начале 1917 г. *UC-14* была разобрана на части и перевезена сухим путем во Фландрию. Она взорвалась на минах у Зеебрюгге в октябре 1917 г.

[7] Включая *UC-14*.

стема патрулирования путей и снабжения эскортом важных судов, казалось, было высшим, чего можно было достичь. Слабость системы конвоирования от одной зоны до другой стала ясна командованию после потопления итальянского воинского транспорта *Минас* (*Minas*) (2 854 *т*), везшего сербских солдат в Салоники. Его итальянский эскорт, дойдя до разграничительной линии между итальянской и британской зонами, повернул обратно. Так как адм. Бэллэрд не получил распоряжения о высылке британских эскадренных миноносцев на встречу итальянского парохода, последний пошел один. Он был потоплен у мыса Матапан 15 февраля, причем погибло 870 чел. Спустя два дня погиб также французский воинский транспорт *Атос* (*Athos*) (12 644 *т*), перевозивший сенегальские войска и 1 000 кули. Во время последней катастрофы проявилось мужество цветных войск: после того, как все кули были сняты, они выстроились в полном порядке, когда корабль шел на дно. В результате таких катастроф было решено созвать в Корфу конференцию союзного морского командования для создания общей организации эскортирования и патрульной службы. Конференция состоялась в апреле, а к этому времени положение еще ухудшилось.

Потери в судах в первые месяцы 1917 г. шли по восходящей кривой, а начало неограниченной войны во всех водах погнало эту кривую еще круче вверх. В феврале было потоплено 48 судов водоизмещением в 100 000 *т*, а в марте 35 судов — в 54 000 *т*. Среди уничтоженных военных кораблей французская канонерская лодка (минный заградитель) *Кассини* в ночь на 21 февраля была потоплена с особой жестокостью. На ней взорвался либо погреб, либо запас мин, причем была убита большая часть команды. Уцелевшие взобрались на плот; тогда из темноты послышался голос, окликнувший их на французском языке, и когда они ответили, то по ним был открыт огонь. Самым крупным из погибших боевых кораблей был французский 18 400-*т* линейный корабль *Дантон* (*Danton*), потопленный у Сардинии. В полдень 19 марта, идя зигзагами под конвоем эскадренного миноносца *Массю* (*Massue*), он был поражен двумя торпедами с *U-64* (Морат). Атакованная глубинными бомбами подводная лодка ушла, быстро погрузившись, и впоследствии уничтожила 7 торговых судов, в том числе 2 британских вооруженных парохода и 3 итальянских парусника. Она вышла из Вильгельмсхафена в Каттаро 26 ноября 1916 г. и оказалась одним из „морских волков“, проявивших себя наиболее разрушительным в Средиземном море. Что касается *Дантона*, то он затонул в $^3/_4$ часа с 806 чел. своего состава — одна из самых крупных потерь в людях на единичном военном корабле за все время войны. Достойно также сожаления случайное потопление 10 марта итальянской подводной лодки *Альберто Гульемотти* шлюпом *Сикламен* (*Cyclamen*). Британское патрульное судно заметило итальянскую лодку у острова Капрейя и, приняв ее за неприятельскую, потопило.

Небольшой успех был достигнут благодаря отказу от системы постоянных путей в пользу рассеивания судов по нескольким путям при частом изменении этих пароходных маршрутов. С середины января по конец марта британское судоходство между Египтом и Салониками или Мальтой понесло значительно меньше потерь — погибло только 4 судна. Вдоль побережья Алжира, где пути охранялись французскими силами, суда шли у самого берега; невооруженные суда должны были совер-

шать переходы по ночам, а днем искать убежища в портах. Серьезные потери были понесены у Алжирского побережья в конце февраля[1]; поскольку вооруженные пароходы подвергались ночью такой же опасности, как и невооруженные, в начале марта отказались от алжирского прибрежного пути. Вместо этого суда, выходившие от Гибралтара, держались вблизи побережья Испании, а оттуда расходились различными курсами. Каждое судно шло своим курсом, и эти курсы прокладывались зигзагами с таким расчетом, что если подводная лодка встречала судно, то должен был проходить большой промежуток времени прежде, чем другое судно пройдет через то же место. Эти новые меры, принятые по всему Средиземному морю, обещали большую безопасность от атак в открытом море. Однако имелись серьезные препятствия, зависевшие от географических условий, избежать которых было невозможно; дело в том, что из Средиземного моря имеется только два выхода — Гибралтарский пролив на западе и Суэцкий канал на востоке. Независимо от того, как варьировались пути, все они неизбежно сходились к каналу или проливу. Противник не замедлил оценить значение этого факта. В конце марта на путях, сходящихся к Александрии, появилась *U-63*, потопившая 2 вооруженных парохода и египетский парусник. Одна из жертв — адмиралтейский угольщик — сопровождался 4 патрульными судами. Ни в одном из этих случаев атакующий не был замечен. Затем в этом районе появилась *U-73* (следует, видимо, *UC-73.—Ред.*), разбросавшая на своем веку много разрушительных мин, и поставила свои стальные ловушки у Александрии; после этого она ушла в крейсерство вдоль берегов северной Африки до Орана. На минах погибло 4 судна. Однако Средиземное море в целом было неподходящим для минных операций, за исключением лишь подходов к некоторым портам. Поэтому лодки-заградители достигли очень немногого[2].

Среди погибших крупных судов были *Клен Фаркхер* (*Clan Farquhar*) (5 858 *т*); погибший 26 февраля в 80 милях к северу от Бенгази (Benghazi) с 49 жертвами; *Куин Юджени (Queen Eugenie)* (4 358 *т*), 25 марта, в 23 милях на *NNO* от Кани Рокс (Cani Rocks), с 35 жертвами; *Броднес (Brodness)* (5 736 *т*), 31 марта, в 5 милях на *WNW* от Порт-Анцио (Port Anzio).

В апреле противник проявил свою силу полностью. Не менее 13 лодок находились в море одновременно, и в другой период было совершено 24 отдельных похода. Лодки пустили ко дну 51 пароход и 43 парусника — всего 94 судна водоизмещением 218 000 *т*, что составляет четверть потерь, понесенных торговым флотом за апрель во всем мире. О двух крейсерствах можно рассказать подробнее, чтобы дать картину положения и трудностей в 1917 г. Как уже упоминалось, 4 адриатические лодки после действий в течение некоторого периода в Средиземном море вернулись в Германию для ремонта. Херзинг на *U-21* вернулся домой в феврале; Гансер на *U-33* вернулся, повидимому, в начале лета, и *UC-14* возвратилась в состав фландрской флотилии в течение осени. Четвертая лодка, *U-52* (Ханс), перед тем как войти

[1] С 20 февраля по 3 марта 7 оборонительно вооруженных пароходов было взорвано торпедами среди дня (без предупреждения).

[2] Использование время от времени малых подводных заградителей в качестве транспортов для перевозки в северную Африку является фактом, засвидетельствованным Гайером.

в Гибралтарский пролив, в ноябре 1916 г. вышла победительницей при встрече с шедшим домой старым французским линейным кораблем *Сюффрен* (*Suffren*). Теперь *U-52* возвращалась в Германию после краткого пребывания в Средиземном море, снова оставляя за собой следы разрушения.

Потопив целый ряд итальянских парусников, *U-52* появилась 4 апреля у Генуи и без предупреждения потопила торпедой итальянский пароход *Равенна* (*Ravenna*) (4 101 *т*); затем ею был потоплен американский пароход *Мисурриен* (*Missourian*) (7 924 *т*), сдавшийся после первого выстрела; незадолго до полуночи *U-52* встретила примерно в 50 милях к югу от Ниццы пароход Эллермана *Сити ов Пэрис* (*City of Paris*) (9 239 *т*). При полной луне *U-52* без труда рассмотрела свою цель и быстро выпустила в нее торпеду. Когда пассажиры и команда сели в шлюпки, *U-52* потопила пароход четырьмя выстрелами (из орудия). Когда 36 часов спустя, прибыли французские патрульные суда, они нашли три шлюпки, в которых находилось 29 мертвых матросов-индусов. Еще одна шлюпка придрейфовала к берегу с 12 покойниками, а остальные две пропали без вести. Всего погибло 122 человека. В ночь на 14 апреля *U-52* прошла Гибралтарский пролив, уничтожив еще 6 судов, а около Лиссабона потопила еще 2 парохода, доведя цифру тоннажа, уничтоженного ею за это крейсерство, до 40 964 *т*.

Одновременно с вышеописанным походом *U-52* другая экспедиция была проведена *U-35*. Последняя вышла из Каттаро, чтобы возобновить свои нападения на суда. Ее поход продолжался 5 недель и обошелся союзникам в 65 000 *т* торгового тоннажа.

Выйдя в свой излюбленный район, *U-35* потопила *Паркгэйт* (*Parkgate*) (3 232 *т*) к югу от Сицилии, с 16 чел., причем этот эпизод был заснят на киноленту. Следующей жертвой был *Мэйплвуд* (*Maplewood*) (3 259 *т*), потопленный 7 апреля к юго-западу от Сардинии.

Пройдя напрямик к Алжирскому побережью, *U-35* ожидала найти там обычный поток судов, не подозревая, что суда плавают рассредоточенными путями. Разочаровавшись в своих ожиданиях, *U-35* пошла вдоль опустевших прибрежных путей к западу и 12 апреля прошла через Гибралтар. В это время, вследствие недостатка орудий, суда, выходившие из Гибралтара в канадские или американские порты, имели приказание снимать свои пушки с тем, чтобы эти орудия можно было устанавливать на другие суда, шедшие в опасное плавание по Средиземному морю. Поэтому, выйдя из пролива, *U-35* нашла себе легкую добычу.

14-го она потопила в 135 милях к западу от Гибралтара пароход *Патагониер* (*Patagonier*) (3 832 *т*). На западных подходах к Гибралтару фон-Арно уже поймал 3 судна. Затем он 15-го потопил греческое судно, 17-го—русское и 3 британских, 19-го—*Соуэл* (*Sowwell*) (3 781 *т*), в 180 милях от мыса Спартель (Spartel), а на следующий день *Лоудэйл* (*Lowdale*) (2 660 *т*) и *Нентмур* (*Nentmoor*) (3 535 *т*). Присутствие обеих лодок—*U-52* и *U-35*—в этом районе причинило большое беспокойство, так как делались приготовления к выходу из Гибралтара первого конвоя в Соединенное королевство. Судовые пути перенесли на юг, к африканскому берегу. Местные патрули были совершенно не в состоянии справиться со своей задачей при создавшейся обстановке, и *U-35* нечего было опасаться. 25-го она вновь прошла Гибралтарский пролив, потопив еще 5 судов, всего уничтожив к западу от Гибралтара не менее 17 судов. У Алжира она потопила греческий пароход и, избежав бомб с французского гидросамолета, благополучно вернулась в Каттаро.

Другие подводные лодки также пожали богатую жатву. Особенно несчастным днем было 15 апреля, когда за несколько часов было пущено ко дну 3 прекрасных судна.

Был потоплен пароход компании „Британская Индия“ *Машобра* (*Mashobra*) (8 236 *т*) с 8 жертвами, в 140 милях к юго-западу от мыса Матапан. Еще более серьезной была потеря воинского транспорта *Аркэдиен* (*Arcadian*) (8 929 *т*), шедшего из Салоник в Египет с 1 000 солдат; он был подорван торпедой в 26 милях к северо-востоку от Мило и затонул в 6 минут, унося с собой 242 солдата и 35 человек команды. В то же самое время, в 150 милях к востоку от Мальты, другой воинский транспорт, *Камерония* (*Cameronia*) (10 963 *т*) с 2 630 солдатами, шедший из Марселя в Египет и конвоируемый двумя эскадренными миноносцами, был также подорван торпедой и затонул, причем погибло 129 солдат и 11 человек команды. *Аркэдиен* был потоплен во французской зоне, и через 3 часа после его потопления французские патрули прибыли на место гибели.

Как в Средиземном море, так и вне его мелкие патрульные суда были перегружены работой до такой степени, что люди валились с ног, а механизмы были почти совершенно изношены. Хотя их использовали до пределов возможности, они всегда оказывались слишком немногочисленными для обеспечения длинных и многочисленных морских путей подвоза. В Средиземном море на мелкие суда возлагалась двойная обязанность: они имели задачей не только охранять торговые пути, но также оборонять морские линии снабжения армии на восточных театрах войны. Нет ничего удивительного и ничего позорного для них в том, что при недостатке в них возлагавшаяся на них геркулесова работа оказалась им не под силу. Сухопутное командование, настоятельно нуждаясь в подкреплениях для Западного фронта, предложило заняться переброской войск из Салоник во Францию. Первый морской лорд также одобрял сокращение британского экспедиционного корпуса в Македонии, потому что эта мера освободила бы патрульные силы для использования в других районах и для других обязанностей. По его мнению крайне важно было сократить линии подвоза и обеспечить ввоз продовольственного снабжения. Поддержка наших вспомогательных боевых операций на Ближнем и Среднем Востоке поглощала слишком много энергии у нашего военного флота и у легких сил (minor maritime forces).

27 апреля на французском флагманском корабле *Прованс* (*Provence*) в Корфу открылась конференция. Мнения опять разделились: французы предпочитали фиксировать маршруты; британские адмиралы предпочитали рассредоточение. Исход дискуссии был далеко неудовлетворительным. Суда должны были ночью итти у самого берега, останавливаясь днем в загражденных сетями гаванях-убежищах; а когда являлась необходимость пересекать открытое море, пароходы посылались поодиночке и должны были расходиться по рассредоточенным путям. Важным судам должны были придаваться последовательно сменяющие один другого эскортирующие корабли для сопровождения их через все зоны, и по два других судна могли пользоваться преимуществом этой защиты, присоединяясь к эскортируемому судну. Совместное плавание больше чем трех судов не разрешалось. Даже само слово „конвой“ было подвергнуто анафеме и запрещено. Суда, непригодные для эскортной службы, несли патрульную службу.

Очень важным было решение воспретить проход через Средиземное море судам, следовавшим на Дальний Восток и с Дальнего Востока, и направлять их вокруг мыса Доброй Надежды. Войска и материалы

для Египта и Салоник должны были грузиться в Таранто. Другое интересное предложение было выдвинуто адмиралом, командовавшим британской адриатической эскадрой. Он обратил особое внимание на то обстоятельство, что усилия создать защиту патрулями или эскортами и заградить Отрантский пролив приносили мало пользы; он приписывал неудачу недостатку в малых вооруженных судах. Он настаивал на том, чтобы 120 дрифтеров в Таранто были совершенно изъяты оттуда и распределены по патрулируемым районам. Если бы это мероприятие оказалось неудачным, они должны были вернуться к своей прежней работе и быть усиленными судами патрульной службы так, чтобы сетевое заграждение стало вполне действительным. Это предложение не было принято. Чтобы понять значение его предложения, здесь следует вкратце описать систему, действовавшую в то время в Отранто. Там имелось 120 дрифтеров и 30 моторных катеров, снабженных глубинными бомбами и вооруженных мелкими пушками, причем последние были совершенно недостаточны для нанесения подводным лодкам серьезных повреждений. Дрифтеры находились у линии сетей (maintained a line of nets) длиной в 44 мили от итальянского берега до острова Фано (Fano). Южнее дрифтеров находились моторные катера, остававшиеся в море и ночью, с целью заставить подводные лодки, следовавшие на север, нырять и при этом попадать в сети. Севернее линии сетей по временам находились итальянские силы; южнее — французские корабли из Корфу. Эскадренных миноносцев для поддержки сетевых дрифтеров не было, а номинально приданные итальянские суда находились в гаванях в ожидании экстренного вызова от дрифтеров, но с итальянской стороны конец линии сетей охранялся моторными катерами. Подводные лодки встречали мало препятствий при выходе из Адриатики. В 1916 г. лодки 9 раз запутывались в сетях: *UB-44* и *VI* были уничтожены, но 2 австрийские лодки, запутавшиеся в сети и забросанные глубинными бомбами 8 и 10 июля, освободились и ушли. Нет сомнений в том, что в декабре также выбралась лодка *XX*. 10 апреля 1917 г. в запутавшуюся подводную лодку было сброшено 5 глубинных бомб, но никаких обломков не всплыло. В апреле исчезла австрийская лодка *XXX*; она вышла из Каттаро 31 марта и пропала без вести[1].

Французское и итальянское командования являлись сторонниками создания постоянного баража от Санта Мария ди Леука (S-ta Maria di Leuca) до острова Фано наподобие того, которое было испытано и отставлено в 1915 г. в Дуврском проливе. Он должен был быть сооружен из британских материалов и французских мин. Позднее в том же году они вновь выдвинули план, известный под названием сети „де Кильяка“ („de Quillac“ net). Под конец эта идея была поглощена позднейшим и более исчерпывающим планом закрытия пролива. О серьезности положения можно судить по заявлению Италии, гласившему, что пока ее требования о тоннаже не будут удовлетворены, она не сможет больше поддерживать наступление. Судя по дальнейшим результатам, самым важным из всех решений, принятых на совещании в Корфу, было, ве-

[1] Во время ее гибели ею командовал старший лейтенант (Linienschiffs Leutenant) Фридрих Фендрих. Эта была единственная подробность, относящаяся к гибели *XXX*, приведенная „Кригсархивом“ (Вена). У союзников нет ни одного сведения, объясняющего гибель лодки. Ее судьба до сего дня остается тайной, и возможно останется таковой навсегда.

роятно, признание, что все судоходные пути, конвои и патрули во всем Средиземном море должны быть подчинены централизованному контролю.

Предложения конференции в Корфу составляют эпоху на Средиземном море. Позднее, в июне, союзные командования пришли к соглашению, что вся противолодочная кампания и защита торговли должны управляться британским вице-адмиралом, который должен поднять свой флаг на берегу на Мальте, и французскому главнокомандующему должна быть предоставлена полная свобода действий для борьбы с неприятельскими эскадрами в Адриатическом море и Константинополе. Выбор адмиралтейства пал сперва на сэра Рослина Уимис, но по его возвращении в июле в Уайтхол он остался там в должности заместителя Первого морского лорда. 6 августа на этот новый и ответственный пост на Мальте был назначен в.-адм. сэр Сомерсет Гоф-Калторп.

Еще во время заседаний конференции подводные лодки стали более деятельными. За 4 дня 8 действовавшими подводными лодками было пущено ко дну 6 больших пароходов и 8 итальянских парусников, общим водоизмещением в 27 000 *т*.

В числе погибших судов были *Понтиэк* (*Pontiac*) (3 345 *т*), *Каронга* (*Karonga*) (4 665 *т*) с 18 жертвами и *Тиквуд* (*Teakwood*) (5 315 *т*). У Корсики действовала *U-33*; *U-35* (как отмечено выше) возвращалась в Каттаро; в виду Мальты *UC-37* потопила артиллерийским огнем итальянский парусник.

Воды вокруг Мальты были почти не защищены. Один дрифтер и, может быть, в хорошую погоду пара моторных катеров составляли грозную плавучую защиту этой драгоценности британской короны! Скопление судов в Большой гавани было настолько велико, что торговым судам приходилось искать себе пристанища на бочках на двух других открытых якорных стоянках. Подводные лодки часто подходили к двум последним убежищам; они могли видеть целые флоты прекрасных грузовых судов, мирно стоявших на якоре, но никогда не осмеливались подходить к берегу и нападать на рейды. Они видели между собой и пароходами линию буев, ясно обозначавших границы оборонительных сетей и опасных минных полей. Германские подводные лодки не подозревали, что эти ограничительные буи мнимых минных полей были только старыми окрашенными бочками из-под масла, и что ни одной мины или сети в действительности между грузовыми судами и их противниками не стояло. „Защищенные якорные стоянки“ на Мальте были полнейшим блеффом, но в качестве защиты для судов оказались гораздо более полезными, нежели настоящие заграждения и баражи Дуврского и Отрантского проливов [1].

Вернемся к *UC-37*. Поставив мины у мыса Розы (Cape Rosa), она подорвала торпедой и потопила 30 апреля французский воинский транспорт *Кольбер* (*Colbert*) (5 394 *т*), шедший из Марселя в Салоники, причем погиб 51 чел. На следующий день был потоплен торпедой наливной пароход *Бритиш Сан* (*British Sun*) (5 565 *т*) с 7 000 *т* нефти. Он шел под конвоем трех вооруженных траулеров, но эти маленькие суда были настолько непригодны для данной службы, что пароходу пришлось уменьшить ход до $6^1/_2$ узлов, чтобы дать им возмож-

[1] Упомянутыми здесь мальтийскими якорными стоянками были Марса Ширко (Marsa Scirco) и бухта Сент Пол (St. Paul's Bay). „Journal of Royal United Service Institution“, апрель 1924 г., статья Adm. Ballard (адм. Беллэрд).

ность следовать за собой. Нефть вспыхнула, растеклась по воде огненной пеленой, и ценное судно исчезло в этом пламени как в настоящем погребальном костре викингов.

В мае потери в судах несколько снизились. Было потоплено 38 пароходов и 43 парусника вместо 94 погибших в апреле. Среди них наиболее серьезными потерями были: прекрасный воинский транспорт *Трансильвания* (*Transylvania*) (14 315 *т*), шедший в Египет с 3 000 солдат. В феврале японское правительство предложило послать 8 эскадренных миноносцев под командой японского контрадмирала для совместных действий с британскими патрулями в Средиземном море. Два из этих японских эскадренных миноносцев—*Матсу* и *Сакаки*—конвоировали *Трансильванию*, и когда они находились в $2^1/_2$ милях к югу от мыса Вадо (Vado), в Генуэзском заливе, этот большой пароход получил двойное попадание торпедами и затонул менее, чем в час, с 270 человеками. Прибытие из Японии столь необходимых эскадренных миноносцев и использование впоследствии таких же греческих и американских кораблей значительно облегчили напряженную работу британских и французских эскортов. 11 июня *Сакаки* был поврежден торпедой, причем потерял 55 человек команды. Следующая потеря имела место 29 мая, когда был потоплен французский транспорт *Ярра* (*Yarra*) (4 163 *т*) причем погибло 56 человек пассажиров.

Первое и единственное потопление госпитального судна в Средиземном море произошло в мае этого года. В конце марта германское правительство объявило, что госпитальные суда в Средиземном море, как и в Английском канале, будут топиться. Поэтому эти суда были задержаны в портах до 15 апреля, после чего начали выходить в море под конвоем двух эскадренных миноносцев каждое. Они все еще окрашивались в белый цвет, с установленными отличительными марками, но имели приказание ходить зигзагообразными курсами и итти ночью с затемненными огнями. 26 мая около 19 час. *Дувр Касл* (*Dover Castle*) и *Карапара* (*Karapara*) шли на запад, сопровождаемые эскадренными миноносцам *Камилион* (*Cameleon*) и *Немезис* (*Nemesis*) [1]. Когда оба госпитальные судна были в 50 милях к северу от Бона, *Дувр Касл* (8 271 *т*) был намеренно подорван торпедой с *UC-67* (Нейман). Судно шло из Мальты в Гибралтар с 700 раненых и персонала и командой в 141 чел. 6 кочегаров было убито сразу же, но раненые были благополучно переданы на *Камилион*, частью непосредственно, частью перевезены на спущенных шлюпках. *Карапара*, прикрытый дымовой завесой с *Немезис*, ушел в Бону и избежал подобной же судьбы. Капитан *Дувр Касл* и 16 человек команды предпочли остаться на подорванном судне, которое казалось поврежденным не смертельно, и в 20 час. *Камилион* ушел в Бону с 950 человеками. Едва он успел уйти, как вторая торпеда поразила *Дувр Касл* в правый борт под мостиком, и через 3 минуты судно пошло ко дну. Остававшиеся на судне были подобраны через 6 часов. Эта атака на конвоируемые суда, обеспеченные, казалось бы, достаточным прикрытием, стала предметом тщательного обследования. Оба эскадренные миноносца шли позади траверза сопрово-

[1] Вскоре после этой атаки британские эскадренные миноносцы *Минстрел* (*Minstrel*) и *Немезис* были переданы „взаймы“ Японии и занесены в списки японского флота под названиями *Сендан* и *Канран*.

ждаемого судна, так как опыт показал, что многие конвоируемые суда получали попадание торпедою с кормы. Поэтому считали, что если подводная лодка будет замечена по носу, против нее можно будет быстро произвести контратаку; если же миноносцы будут держаться впереди, а атака будет произведена с кормы, то за то время, пока миноносцы будут описывать циркуляции, подводная лодка успеет исчезнуть. В данном случае *UC-67* не была замечена; и новая мысль помещения конвоя позади траверза сопровождаемых судов в расчете, что караван должен до известной степени служить ловушкой, была отставлена.

Атака *UC-67* не имеет оправданий. Тремя днями раньше она потопила пароход *Элммур* (*Elmmoor*) (3 744 *т*) в 36 милях на *OtS* от Сиракузы и захватила в плен его капитана. После его освобождения, он сообщил все подробности этого бесцельного насилия. Нейман заметил госпитальные суда вскоре после полудня и выслеживал их несколько часов. В 17 час. капитану *Элммура* велели спуститься вниз, и в этот момент он заметил, что *Дувр Касл* повернул вправо в точке излома зигзага. Одновременно Нейман повернул влево, чтобы перехватить его. При выпуске обеих торпед *UC-67* находилась в погруженном состоянии. 4 июня 1921 г. Нейман предстал перед судом в Лейпциге, но был оправдан на том основании, что он выполнял распоряжения свыше. Он вышел из Каттаро 23 мая и на другой день после своей возмутительной атаки поставил у Алжира минное поле и, как предполагают, атаковал *Манчестер Тредер* (*Manchester Trader*) (3 938 *т*). Этот пароход превосходно оборонялся против направленного на него артиллерийского огня; при виде дульного пламени орудия подводной лодки капитан каждый раз менял курс. Через $4^1/_2$ часа пушка парохода разорвалась; подводная лодка быстро сблизилась и потребовала сдачи капитана. Тот переоделся в рабочее платье и вместо него противник взял в плен второго помощника, а затем обстрелял уже поврежденный снарядами пароход. Прибытие траулера обратило подводную лодку в бегство, но *Манчестер Тредер* уже нельзя было спасти, и он затонул.

В результате нападения на *Дувр Касл*, Берлин обещал безопасность госпитальным судам в Средиземном море при условии, если на них будут находиться нейтральные контролеры (supervisors) и если они будут плавать без сопровождения вооруженных судов. В августе переговоры между Мадридом и Берлином закончились назначением испанских офицеров-контролеров, которые должны были следовать до Гибралтара. Если эти суда шли оттуда на запад, они должны были выгружать своих раненых в каких-нибудь британских портах вне Английского канала.

Во второй половине мая из германских вод прибыл новый подводный минный заградитель — *UC-73*, по пути пытавшийся нападать на суда на подходах к Гибралтарскому проливу со стороны океана. Другая из этих лодок, *UC-52*, пришла 11 июня в Кадикс с повреждением в механизмах; накануне она получила повреждение во время нападения на вооруженный пароход *Лох Ломонд* (*Loch Lomond*) (2 619 *т*), но было ли ее повреждение результатом попадания снаряда или нет — установить нельзя. Ей было дано убежище в испанском порту до окончания исправления повреждений. Ее командир получил указание, что по пути в Каттаро он не должен нападать на торговые суда. 29-го ночью *UC-52* выскользнула во время полной темноты, избежала лодки *E-38*, 4 миноносцев и 4 мотор-

ных катеров, ожидавших ее выхода с целью перехватить ее; и благополучно прибыла к месту назначения. После этого визита Испания объявила о своем намерении интернировать всякую подводную лодку, нашедшую убежище в ее портах.

В начале июня фон-Арно на *U-35* продуктивно провел еще 2 недели к западу от Гибралтара, где потопил 11 судов водоизмещением в 31 000 *т*. Другие подводные лодки также энергично нападали на суда: 2 июня транспорт *Камерониен* (*Cameronian*) (5 861 *т*), с мулами для Египта, был настигнут в 50 милях от Александрии; 52 солдата и 10 матросов погибло, остальные были спасены эскортом. 19-го французская подводная лодка *Ариан* (*Ariane*) погибла в поединке с германской лодкой у мыса Бон; 22-го у Алжирского побережья был потоплен торпедой французский вспомогательный крейсер *Имьалайя* (*Himalaya*) (5 620 *т*), с 28 жертвами. 28-го греческий эскадренный миноносец *Докса* (*Doxa*), укомплектованный французской командой, взорвался на мине и затонул. Мины обнаруживались во все возраставших количествах; в мае и июне подходы к Салоникам были заграждены минным полем, поставленным *UC-23*. Был также потоплен торпедами второй британский транспорт за этот месяц. Утром 24 июня в 4 милях на *SO* от Скиро был подорван торпедою с *UB-42* (Шварц) шедший с 800 чел. и лошадьми из Салоник в Египет пароход *Сэстриен* (*Cestrian*) (8 912 *т*), и только благодаря превосходной дисциплине солдат погибло всего 3 человека команды. В апреле эта подводная лодка, действовавшая, базируясь на Константинополь, подорвала торпедой (но не потопила) шлюп *Вероника* (*Veronica*) у Александрии. По сравнению с причиненным ими вредом, эти константинопольские лодки терпели очень большие потери, не оправдывавшиеся их незначительными успехами.

По истечении июня потери торгового флота стали, наконец, заметно снижаться. Здесь следует вернуться к положению в Отрантском проливе. Как и в Дувре, подводные лодки проходили через эту узкость, направляясь в районы, в которых они охотились. Что сетевые заграждения, моторные катера и воздушные силы беспокоили подводные лодки, не может подвергаться сомнению, но ныряющим корсарам обычно удавалось уклоняться, когда их пытались поймать. Они проскальзывали в дурную погоду, препятствовавшую дрифтерам нести охрану сетей, или же подныривали под сети.

Об исчезновении одной из австрийских лодок было упомянуто выше. Она носила номер *XXX*, и столь высокий порядковый номер мог бы являться показателем значительного роста австро-венгерской подводной флотилии. Это не совсем так, и истинные размеры увеличения требуют объяснения. В июле 1916 г. эскадренный миноносец *Импетуозо* (*Impetuoso*) был потоплен подводной лодкой под номером *XVII*. Насколько можно было проследить, лодок под номерами *XVIII* и *XIX* не существовало [1]. Были построены 4 малые лодки типа Уайтхеда, носив-

---

[1] 30 июля 1916 г. итальянская подводная лодка *Джачинто Пуллино* (*Giacinto Pullino*) выбросилась на берег около Куарнаро (Quarnaro) и попала в руки австрийцев. Сообщалось, что она была снята, отремонтирована и зачислена в списки австро-венгерского флота под номером *XVIII*. Между тем отчет „Кригсархива“ (Вена) не содержит никаких данных о *Джачинто Пуллино* ни как об австрийской подводной лодке *XVIII*, ни как о лодке под каким-либо другим названием или номером. Быть может, итальянская лодка была настолько повреждена, что не могла быть отремонти-

шие номера с *XX* по *XXIII*; 3 из них вступили в строй в течение 1916 г., а четвертая—в январе 1917 г. Лодки германского типа „UB-II" пользовались большой популярностью среди офицеров-подводников фландрской флотилии, и Австро-Венгрия решила приобрести лодки того же типа. С ноября 1916 г. по май 1917 г. вступило в строй 7 таких лодок, получивших номера с *XXVII* по *XXXII* и *XL*. 8-я лодка (*XLI*) вступила в строй перед концом войны [1]. В августе 1917 г. 2 германские подводные лодки *UB-43* и *UB-47* (того же типа „UB-II") были окончательно переведены в австрийскую флотилию без изменения нумерации (*XLIII* и *XLVII*).

Однако последние упомянутые номера не должны считаться доказательством того, что Австро-Венгрия в то или иное время имела в строю 43 или 47 лодок. В течение войны ее лодки никогда не нумеровались по порядку и непрерывными сериями, как германские лодки. В австро-венгерской нумерации имелись частые и большие пробелы. Между номерами *I* и *XLVII* двадцать номеров было не заполнено. Таким образом, несмотря на то, что в море выходила лодка номера *XLVII*, было достроено всего 27 подводных лодок. Из них 6 лодок существовали до войны; 20 были построены или собраны на верфях верхней Адриатики во время военных действий; 1 лодка была захвачена у противника. 7 лодок из этого небольшого количества — в 27 единиц — погибли во время войны, а еще 1 лодка была так повреждена, что не могла быть отремонтирована. Здесь следует заметить, что Австро-Венгрия никогда не имела ни одной лодки, подобной германским „средним U" („Mittel-U") водоизмещением около 800 *т*. Во время войны она строила только малые прибрежные лодки либо типа германских „UB-I" и „UB-II", либо типа Уайтхеда [2].

Контрмероприятия, принятые в Отрантском проливе, были усилены в мае устройством в Таранто базы гидросамолетов для поддержки дрифтеров. Еще до этого месяца противник разрабатывал мероприятия по разрушению заграждения; подобно тому, как в Дуврском проливе намечался набег надводных кораблей, в марте и апреле австрийские эскадренные миноносцы провели 4 разведывательные поиска, а затем был нанесен удар. Надводными силами была произведена двойная атака, причем они были поддержаны подводными лодками. Чтобы перехватить англо-итальянские силы, были выставлены 3 подводные лодки. У Валоны была расположена *IV* (Сингуле); *UC-25* было приказано заминировать Бриндизи; *XXVII* (Фернланд или Голуб) была послана в крейсерство в район между Бриндизи и Каттаро. 3 австрийские быстроходные легкие крейсера: *Гельголанд* (*Helgoland*), *Саида* (*Saida*) и *Новара*

рована для дальнейшей боевой службы. Около декабря 1915 г. Крупп передал верфи „Данубиус" Генца и Ко в Фиуме лицензию и чертежи, необходимые для постройки двух больших лодок, которые должны были принадлежать к типу германских *U-66* — *U-70*. Эти две лодки так и не были построены; может быть, номера *XVIII* и *XIX* предназначались для них.

[1] Когда вошла в строй *XLI*, не установлено. Итальянский журнал „Rivista Marittima" указывает май 1917 г., но отчет „Кригсархива" (Вена) говорит, что *XLI* была спущена на воду только в 1918 г.

[2] По Техелю несколько подводных лодок германского типа „средних U" („Mittel-U") (800 — 880 *т*) и типа „UB-III" (510 — 530 *т*) строились для Австро-Венгрии в 1918 г. Дизеля строились для них у Круппа. К тому времени как Австро-Венгрия перестала быть воюющей стороной, ни одна из этих лодок не была еще закончена.

(*Novara*) были предназначены для уничтожения дрифтеров, а одновременно 2 эскадренные миноносца были посланы для нападения на итальянские транспорты, ходившие между Италией и Валоной. Последний удар был нанесен рано утром 15 мая, когда итальянский эскадренный миноносец *Борея* (*Borea*), сопровождавший 3 парохода, был застигнут неприятельскими кораблями, выведен из строя первым выстрелом и оставлен тонущим. Один из транспортов, везший боевые припасы, взорвался.

Главный удар был нанесен против линии дрифтеров. 3 крейсера под командой капитана Хорти прошли сквозь линию дрифтеров (будучи приняты за британские или итальянские корабли), повернули обратно и начали по частям уничтожать маленькие суда. Австрийцы предложили командам сдаваться. Некоторые согласились, прочие решительно отказались выполнить это требование. Шкипер Уотс с дрифтера *Гауэн Ли* (*Gowan Lea*) героически атаковал австрийцев, открыв по ним огонь из своей маленькой $2^1/_2$-дм. (63-*мм*) пушки. Храбрый шкипер прорвался под губительным огнем и даже решил вернуться обратно в бой, исправив свою крошечную пушку, выведенную из строя прямым попаданием. За этот бой шкипер Уотс был награжден крестом Виктории. Другие команды проявили тоже великолепное мужество. Из 47 дрифтеров 14 было потоплено и 5 повреждено; 72 человека было взято в плен.

Перестрелка возбудила подозрения на наблюдательных постах в Сассено, и в Бриндизи, где стояли англо-итальянские крейсера, было послано донесение. Прошло $1^1/_2$ часа, прежде чем смогли выйти первые корабли, и таким образом шансы на перехват отступавших крейсеров начали исчезать. Началась погоня, во время которой *Дартмут* получил 3 попадания, а *Бристол* (днище которого сильно обросло) был принужден отстать. Около 10 час. из Каттаро подошло подкрепление в виде большого крейсера и 5 эскадренных миноносцев; бои между 2 британскими крейсерами и 3 австрийскими легкими крейсерами продолжались с переменным успехом; то одна сторона добивалась попадания, то другая причиняла повреждение. Когда британские корабли были принуждены прервать погоню, и в то время как *Дартмут* находился еще в 40 милях от Бриндизи, он получил торпедное попадание с *UC-25*, причинившее ему серьезное повреждение. После пересадки команды на эскадренные миноносцы, он был на следующее утро отбуксирован в порт. Наконец, на минном поле у Бриндизи взорвался французский эскадренный миноносец *Бутефе* (*Boutefeu*), получивший приказание идти на помощь к поврежденному *Дартмуту*.

После этого хорошо задуманного набега линия дрифтеров была вновь отодвинута дальше к югу и устанавливалась только на дневное время. Таким образом противник достиг решительного успеха. В виде легкой компенсации французская подводная лодка *Сирсе* (*Circé*), находившаяся на позиции у Каттаро, 24-го потопила лодку *UC-24* (Виллих). 3 июня австрийский эскадренный миноносец *Вильдфанг* (*Wildfang*) погиб от повреждения на минах у Каттаро.

В июне число потопленных в Средиземном море судов было больше, чем в мае, но меньше, чем в апреле. Количество уничтоженного тоннажа упало с 218 000 до 133 700 *т*. Если бы союзные силы в Средиземном море были хорошо снабжены соответствующим оружием для борьбы с подводными лодками, это уменьшение было бы еще значи-

тельнее [1]. Глубинные бомбы имелись в незначительном количестве: на каждое патрульное судно выдавалось их не больше 3—6, и только к концу года эскадренные миноносцы „истребители“ („killer“ destroyers) стали получать по 40 штук каждый. 300-фунт. (ок. 135-*кг*) глубинные бомбы были очень неэкономным средством, так как расстояние, на котором наверняка достигалось уничтожение подводной лодки, не превышало 14 футов (4,3 *м*); до 28 футов (8,5 *м*) бомба могла вывести подводную лодку из строя, а на больших расстояниях до 60 футов бомбы производили только деморализующий эффект на команду подводной лодки [2]. Атакующий корабль должен был итти полным ходом в район, где нырнула подводная лодка, и затем забрасывать этот участок серией глубинных бомб в надежде, что одна из них взорвется достаточно близко от подводной лодки, чтобы уничтожить ее. Большим достижением было введение мортир для метания бомб на расстояние, так как атакующему больше не приходилось итти к месту исчезновения лодки и там бросать свои снаряды. Большие противолодочные 11-дм. (27,9-*см*) и 7,5-дм. (19,5-*см*) гаубицы, бросавшие снаряды, которые разрывались под водой, еще расширили средства контрнападения, и вооруженные подобным образом торговые суда могли с успехом бороться со своим противником.

Вопрос о скудном снабжении противолодочных кораблей в Средиземном море глубинными бомбами был уже затронут выше. Мало пользы было от охоты за подводными лодками, пока не имелось в достаточном количестве оружия для их уничтожения. Патрули были не только слабы численно, но когда они, наконец, добивались встречи с долгожданным ныряющим врагом, их наступательная сила была слишком слаба и ограничена. Благодаря усилиям адмиралтейства и военной промышленности к концу 1917 г. и началу 1918 г. было достигнуто значительное увеличение выпуска глубинных бомб. Усиление снабжения противолодочными средствами, естественно, сопровождалось повышением числа уничтоженных неприятельских подводных лодок. Однако приходится снова подчеркнуть, что растущий выпуск глубинных бомб оказал такое же сильное влияние на снижение потерь в судах, как и введение системы конвоев. В этом отношении мы имеем свидетельство в первую очередь германских офицеров-подводников. Неоднократно лодки отгоняли от объектов атаки или заставляли держаться под водой, оглушая сокрушительными залпами новых морских гранат.

Здесь, как и в водах метрополии, был окончательно принят наиболее действительный способ защиты торговли. До сих пор случайные встречи патрулей с противником были своего рода азартной игрой, в которой подводные лодки имели на своей стороне явное преимущество. Реши-

---

[1] Как сообщается в книге Джеллико „The Crisis of Naval War“ („Кризис мировой войны“), стр. 67, в течение осени 1917 г. на Мальте была устроена экспериментальная станция с гидрофонной школой. К югу от Отранто была устроена гидрофонная станция, а к концу года в Галлиполи была учреждена гидрофонная школа. Капитан Осборн (Usborn) в докладе, прочитанном в Royal United Service Institution, говорит, что в июне 1917 г. он получил для Средиземного моря 12 установок гидрофонов направленного действия (directional hidrophones) и 30 — 40 установок гидрофонов типа „пластинок“ (plate) или „мечевидных“ (shark-fin), причем последний образец был новейшим в области акустических средств обнаружения. Различные суда были снабжены этими приборами, но гидрофоны были очень примитивными, и система обнаружения подводных лодок шумоулавливанием могла вводиться лишь очень медленно.

[2] *Jellicoe*, The Crisis of the Naval War, стр. 61.

тельный шаг был предпринят 22 мая, когда из Мальты в Александрию вышел первый конвой из 4 судов с 4 траулерами. Система одиночного плавания по патрулируемым путям оказалась несостоятельной главным образом потому, что пути, требовавшие защиты, были слишком длинны для патрульных сил, имевшихся налицо. Система вооружения судов и предоставления им плавания в одиночку тоже не имела успеха. Одиночные суда, шедшие по одному маршруту, просто представляли для подводных лодок последовательный ряд целей. Кроме того, из судов, имевшихся налицо для патрульной работы, только некоторый процент мог находиться непрерывно в действии; остальные находились на пути из баз или в базы, в ремонте, на отдыхе, на погрузке топлива.

В конвоях торговые суда сосредоточивались для совместной обороны. Мелкие боевые корабли можно было больше не распылять в патрульной работе; теперь они могли выходить из портов целыми отрядами, как эскорты конвоев. Далее, для достижения своих целей подводной лодке приходилось бы приближаться к караванам, а с караванами шли „истребители подводных лодок“ („submarine-killers“) [1]. Если подводная лодка производила атаку, она могла подорвать торпедами одно или два судна, но как только она обнаруживала себя, она становилась объектом массированной атаки со стороны ее противников. Против артиллерии эскортировавших военных кораблей и самих торговых судов подводная лодка в надводном положении не имела бы никаких шансов на успех. Поэтому она была бы вынуждена прибегать к недальнобойной торпеде—ненадежному и дорогому средству. Самым дешевым средством уничтожения орудийным огнем и подрывными патронами (scuttling by bomb) противник был бы лишен возможности пользоваться. Одно время немцы испытывали недостаток в торпедах, и пока их производство не было расширено, подводные лодки действительно посылались в море, снабженные устаревшими бронзовыми торпедами 15-летнего возраста.

Первые конвои между Мальтой и Александрией имели решительный успех. С 22 мая до 16 июля было потоплено только 2 судна. 26 июля из Гибралтара в Соединенное королевство вышел конвой, состоявший из 13 судов, и единственной потерей было французское судно, столкнув-

[1] Мэхэн указывал, что, если необходимо перехватить отряд противника, его следует встречать у порта отправления. Если это невыполнимо, следующий лучший шанс перехвата заключается в встрече противника у самого вероятного пункта назначения. Мало толку было блуждать по морскому простору по середине моря или океана в слабой надежде встретить там противника. Дуврский и Отрантский баражи (и минные поля в Гельголандской бухте) представляли собой попытку перехватить противника вблизи его портов отправления—у баз подводных лодок, и подобные попытки не давали удовлетворительных результатов. Но массирование торговых судов в караваны позволяло определить „самый вероятный пункт назначения противника“—единственное, что до сих пор было неизвестной величиной в противолодочных мероприятиях. Подводные лодки должны были бы подходить и атаковать караваны, но с караванами можно было бы посылать корабли для уничтожения подводных лодок, конечно, при условии вооружения этих кораблей достаточными средствами для их уничтожения. Поэтому конвои оправдываются в том отношении, что они лишают противника возможности выбирать „свой пункт назначения“. Патрулирование морей рассеянными силами уже было испытано, и хотя этот способ дал некоторый успех, но он никогда не мог стать вполне удовлетворительным, так как встреча с чрезвычайно легко ускользающим противником была чаще всего результатом случая. Заграждения и конвои, позволяющие поражать противника как в пунктах отправления, так и в вероятных пунктах назначения, стали в позднейший период войны главными элементами противолодочных операций, и таким образом, в общем итоге, учение Мэхэна полностью оправдалось.

шееся с одним из сопровождавших конвой шлюпов. Конвои между Гибралтаром и Италией действовали также успешно; ежемесячно под защитой итальянского крейсера и 11 вооруженных вспомогательных крейсеров отплывало по 190 судов, и в июне было потеряно только 1 судно, павшее жертвой ночной атаки. Совершенно избежать потерь было невозможно. В июле в Средиземном море было потоплено 22 парохода в 85 000 *т*. 3-го числа пароход компании „Британская Индия" *Монгара* (*Mongara*) (8 205 *т*), эскортируемый итальянским эскадренным миноносцем и траулером, был потоплен всего в $1^1/_2$ милях от Мессинского мола; подводная лодка, подорвавшая его торпедой, поставила также минные банки у Сиракузы и Мальты, на которые наткнулись на следующий день шлюпы *Астер* (*Aster*) и *Азалия* (*Azalea*). Они сопровождали на Мальту госпитальное судно, и хотя их ценный спутник уцелел, *Астер* затонул, а *Азалия* получил тяжкие повреждения. 19 июля при гибели *Элоби* (*Eloby*) (6 545 *т*) с войсками и боевыми припасами погибло 56 чел. в результате взрыва судна в 75 милях на *SOtO* от Мальты. Пароход компании „Пенисюлар энд Ориентал" *Мултэн* (*Mooltan*) (9 723 *т*), эскортируемый 2 японскими эскадренными миноносцами, был потоплен 26 июля в 53 милях на *NNW* от мыса Сэррат, западнее Бизерты.

Короче говоря, для тех судов, для которых не выделялось специального эскорта, организация конвоев была в полном разгаре. К концу августа стали сводиться в караваны суда, отплывавшие из Соединенного королевства в Гибралтар; те потери, которые имели место, были понесены только в судах, следовавших самостоятельно. В мрачном апреле 1917 г. потери в Средиземном море достигли 180 000 *т*, составив одну пятую понесенного ущерба; осенью потери в водах метрополии сократились наполовину; и хотя в Средиземном море они тоже уменьшились, но все еще составляли одну треть уничтоженного тоннажа. К маю 1918 г. число судов, уничтоженных в Средиземном море, составляло половину потопленных противником на всех морях, хотя вместе с тем показывало действительное снижение. Короче говоря, в то время как за период апрель 1917 г.—май 1918 г. потери в водах метрополии упали с 700 000 *т* до 160 000 *т* в месяц, тоннаж, погибший в Средиземном море, снизился за тот же период только с 294 000 *т* до 128 000 *т*. Грубо говоря, потери снизились в Средиземном море наполовину, тогда как в водах метрополии они упали почти до одной пятой. Только в августе 1918 г. наступило заметное улучшение, когда потери в Средиземном море упали, примерно, до 49 000 *т*, составив одну шестую всех потерь[1]. Это желанное облегчение было комбинированным результатом увеличившейся эффективности Отрантского баража и введения системы конвоев. Приводим слова Гайера по этому поводу:

„Только в мае 1918 г. потери (в подводных лодках) были серьезны, когда погибло 5 лодок. В начале 1918 г. англичане всерьез взяли в руки охрану Средиземного моря и приняли от итальянцев службу патрулей в Отрантском проливе, впервые сделав ее действительной" [2].

---

[1] Этот анализ взят из лекции капитана (ныне контрадмирала) Осборн. (*Usborn*, Royal United Service Institution), апрель 1924 г.

[2] United States Naval Institute Proceedings, апрель 1926 г., стр. 630. Приводя эту цитату, авторы ни в коей мере не желают, чтобы подумали, будто они разделяют мнение Гайера, что бараж был недействительным, покуда им ведали итальянцы.

Несколько забежав вперед, вернемся к июлю 1917 г. В этом месяце линия дрифтеров в Отрантском проливе устанавливалась только тогда, когда становился вероятным проход подводных лодок и под прикрытием боевых кораблей. По ночам моторные катера, снабженные гидрофонами, выходили в пролив, подслушивая проходящие подводные лодки; эта идея получила дальнейшее развитие, так что и дрифтеры тоже стали оборудоваться гидрофонами. Патруль был усилен добавлением эскадренных миноносцев и подводных лодок, а введение полностью системы конвоев для всего Средиземного моря дало возможность перераспределить патрульные силы.

Осенью 1917 г. произошло победоносное наступление ген. Алленби в Палестине. Разношерстные военно-морские силы поддерживали приморский фланг его армии, опиравшийся на Сирийское побережье. Здесь находились: старинный французский линейный корабль *Рекэн* (*Requin*), британский крейсер с противоминными утолщениями *Грэфтон* (*Grafton*), малые мониторы *М-15*, *М-29*, *М-31* и *М-32*, канонерские лодки „китайского" типа *Эфис* (*Aphis*) и *Лэдибэрд* (*Ladybird*), эскадренные миноносцы *Комит* (*Comet*) и *Стонч* (*Staunch*), 3 французских эскадренных миноносца с приданными траулерами и дрифтерами. Внимание подводных лодок было, естественно, привлечено к этим кораблям, и для охранения бомбардировочных кораблей от этой опасности вокруг них были поставлены сети. *Грэфтон* уже выдержал торпедную атаку 10 июня, когда он был подорван, но благополучно приведен на Мальту. 11 ноября, несмотря на приданную защиту, *UC-38* (Вендланд) потопила *Стонч* и *М-15* с 35 человеками команды. Затем эта лодка вернулась в Каттаро и в декабре вышла в следующее крейсерство. В Ионическом море 14-го она подорвала торпедой и потопила старый французский крейсер *Шаторено* (*Chateaurenault*)[1], но на этот раз не учла присутствия французских эскадренных миноносцев с их глубинными бомбами. Море вокруг нее закипело от страшных взрывов, выбрасывая высокие столбы брызг. Ввиду того что вода начала заливать ее корпус, она была вынуждена всплыть на поверхность, но только для того, чтобы быть встреченной жестоким артиллерийским огнем; совершенно разбитая, она исчезла навсегда. Попутно можно упомянуть, что *Комит*, спутник *Стонча*, был подобным же образом подорван торпедой и погиб 6 августа 1918 г.

В августе у Александрии и в октябре у Мальты были снова найдены мины. На последнем из этих заграждений 17 октября было тяжело повреждено госпитальное судно *Гурка* (*Goorkha*) (6 335 *т*), везшее 400 раненых из Салоник; оно коснулось мины в районе с 70-саженной (128-*м*) глубиной, примерно, в 6 милях от входа в Большую Гавань. К счастью, раненые были пересажены на *Бремер Касл* (*Braemar Castle*), а поврежденное судно было приведено в гавань.

За тот же период были потоплены подводными лодками следующие суда: итальянский вспомогательный крейсер *Умберто I* (*Umberto I*) (4 720 *т*), подорвавшийся на минах или потопленный торпедой 14 августа у острова Галлинара (Gallinara); вспомогательное судно французского флота *Голо II* (*Golo II*) (1 380 *т*), потопленное 22 августа у Корфу; *Сивильен* (*Civilian*) (7 871 *т*) 6 октября, в 15 милях к *N* от Александрии; пароход компании „Пенинсюлер энд Ориентал" *Пера* (*Pera*) (7 635 *т*), 19 октября,

---

[1] Превращенный в быстроходный воинский транспорт для службы на линии Итеа—Таранто.

в 105 милях на $O^3/_4N$ от Марса Суза (Marsa Susa); *Колиджен* (*Collegian*) (7 520 *т*) на следующий день, в 100 милях на *NWtN* от Александрии; пароход компании „Пенинсюлар энд Ориентал“ *Намюр* (*Namur*) (6 701 *т*), 29-го, в 55 милях на $OtS^1/_2S$ от Гибралтара.

Введение „сквозных конвоев“ („through convoy“) из Соединенного королевства до Порт-Саида последовало в октябре. Этот шаг обозначал возобновление сообщения с Индией и Дальним Востоком через Средиземное море — сообщения, которое с 1916 г. шло обходным путем вокруг мыса Доброй Надежды. Многочисленные разновидности системы конвоев в Средиземном море были столь многообразны, что здесь можно дать только их краткий обзор. Возобновление плавания судов из Индии, с Дальнего Востока и из южного полушария через этот бассейн было равносильно освобождению 40% судов, потребных для доставки необходимых продуктов с востока. До этого суда тратили целый месяц, чтобы из Мальты прибыть в Порт-Саид; такой невероятной задержки теперь удалось избежать благодаря централизации контроля путей из Мальты. Эскорт конвоев состоял обычно из нескольких траулеров и шлюпа или эскадренного миноносца. Иногда были только одни траулеры, и если происходила встреча с подводной лодкой, то должна была произойти катастрофа. Пока траулер останавливался для спасения команды пораженного судна, подводная лодка продолжала свою работу и топила одно судно за другим. Таким образом конвой, подвергавшийся метким торпедным выстрелам, с трудом тащился дальше, пока занятый спасением людей траулер не старался догнать порученные его охране суда. Если бы не трагизм таких эпизодов, это зрелище было бы смешным. Несмотря на подобные инциденты, из 653 судов, отплывших в составе „сквозных конвоев“, было потоплено только 13. В местных конвоях результаты были даже более удовлетворительными, и потери достигли 0,32% числа отплывших судов. С другой стороны, с введением системы конвоев 15% от числа погибших подводных лодок было уничтожено во время нападений на суда караванов.

В этой тяжелой работе эскортные корабли страдали наряду с судами, находившимися под их защитой. Потопление шлюпа *Кэндитэфт* (*Candytuft*) 18 ноября было замечательным эпизодом по упорству борьбы за существование. После боя на пути из Соединенного королевства он прошел ремонт в Гибралтаре. 16-го он вышел со своим конвоем, и все шло благополучно, пока суда не дошли до мыса Сильи (Sigli). Здесь находилась подводная лодка на позиции для атаки торговых судов; она выпустила торпеду и попала в шлюп. К несчастью, торпеда взорвалась под кают-компанией во время еды и перебила всех офицеров, кроме 2. Корма шлюпа была оторвана, и во время попытки выброситься на берег вторая торпеда оторвала ему нос. Как ни невероятно это покажется, но средняя часть корабля продолжала держаться на плаву и придрейфовала к берегу у Бужи (Bougie). 9 человек команды погибло. 1 декабря у мыса Меле (Mele) был потоплен торпедой итальянский вспомогательный крейсер *Читта ди Сассари* (*Citta di Sassari*) (2 930 *т*).

Печальным заключением этого грозного года была гибель воинского транспорта *Арагон* (*Aragon*) (9 588 *т*) 30 декабря. 29-го подводная лодка поставила мины на протраленном фарватере у Александрии, а затем осталась ждать, в надежде перехватить суда, которые могли быть задержаны у входа в порт во время траления.

Когда *Арагон* приближался к Александрии, он получил потрясший его удар от подрыва торпедой и быстро затонул. Траулеры и эскадренные миноносцы немедленно подошли к нему, чтобы подобрать людей, успевших спрыгнуть в воду. В то время как эскадренный миноносец *Эттэк* был занят спасением людей, он был буквально разорван пополам и исчез с 10 человеками команды и многими из тех, кто уже был принят на борт. Потеря *Эттэк* официально приписывается мине, но уцелевшие утверждают, что миноносец был поражен торпедой в середину корабля. Всего погибло 591 солдат, капитан транспорта и 18 человек команды. Едва спасательные суда закончили поиски уцелевших, как на следующий день вспомогательное судно *Османие* (*Osmanieh*) (4 041 *т*) также взорвалось на одной из мин, поставленных подводной лодкой, унеся с собой 8 сестер, 166 солдат, капитана судна и 23 человека команды

ГЛАВА XII

ОСВОБОЖДЕНИЕ СРЕДИЗЕМНОГО МОРЯ

(Январь — ноябрь 1918 г.)

Время показало, что новый год принес снижение потерь; началось постепенное улучшение, которое, однако, ни в коем случае нельзя было сравнить с облегчением, наступившим в северных водах. Гайер рассказывает, что к началу 1918 г. положение в Адриатике в смысле возможностей ремонта было „тревожным". Когда германские подводные лодки прорвались в эти до сих пор спокойные воды, они нашли в Каттаро плавучую мастерскую, а в Поле—австрийскую верфь. Повидимому, немцы сочли эти ресурсы достаточными. Неизбежный результат столь близорукой политики вскоре стал очевидным. Яркий показатель этого обнаруживается при ознакомлении с состоянием адриатических лодок в январе 1918 г. За год с германских верфей поступили для пополнения потерь только 3 новые лодки. Только 5 единиц вели войну против торговли; остальные — числом 28 — стояли в ремонте или на переборке механизмов. Шеер говорит, что лодки, требовавшие большого ремонта, были принуждены возвращаться в Германию. Крайне парадоксально было заставлять подводные лодки, нуждавшиеся в полном ремонте, предпринимать 4 000-мильный поход в Германию, связанный со всевозможными опасностями от противолодочных мер, принятых противником. Положение в январе 1918 г., приведенное здесь в виде примера, является, конечно, исключением; обыкновенно в море находилось от $^1/_3$ до $^1/_4$ наличных сил, а в мае 1918 г. было достигнуто максимальное количество — 16 лодок в море. Тем не менее, Гайер жалуется, что периоды ремонта становились все длиннее и длиннее, пока в 1918 г. не были даны заказы на сооружение доков и мастерских в Поле и Каттаро и на создание ремонтных центров в Фиуме и Триесте. Эти меры были приняты слишком поздно, чтобы спасти положение. Двойственная монархия развалилась раньше, чем ремонтные центры были готовы. Германские лодки вынуждены были эвакуировать австрийские порты как раз в тот момент, когда были закончены доки в Пиовице (Pyovica) (близ Каттаро). В результате этих запоздалых мероприятий в адриатических портах с на-

ступлением конца было брошено 10 подводных лодок, потому что они были не в состоянии совершить длительный переход в Северное море.

В июне 1917 г. Копхамель был замещен Пулленом в должности командующего средиземноморскими подводными лодками. Под командованием последнего теперь были 2 флотилии. 1-й флотилией командовал некоторое время Отто Шульц, пока он не был сменен Фридрихом Лютцовым. 2-й флотилией командовал Рудольф Аккерман. В военном (оперативном) (militarily) отношении эти силы были подчинены австрийскому морскому командованию, но в других отношениях ими распоряжалось германское командование [1].

При изучении последних периодов войны на Средиземном море наибольшее внимание привлекает проведение системы конвоев и заграждение Отрантского пролива. Назначение в.-адм. Гоф-Калторп британским главнокомандующим (в августе 1917 г.) было началом централизованного и согласованного управления. Обширна и трудна была задача отражения германских нападений на торговые суда в Средиземном море. Решение объединить командование было совершенно разумно, так как оно облекало властью над всеми противолодочными силами союзников одно лицо вместо нескольких. Чересполосица „зон" была уничтожена. Войну перестали вести „малыми пакетами".

Первой и наиболее важной задачей было воспрепятствовать подводным лодкам проходить Отрантским проливом. По сравнению с Дуврским проливом, эта узкость шириной 40 миль в самой узкой части имела огромную глубину; глубина здесь составляла от 300 до 500 сажен или от 1 800 до 3 000 фут. (548,7 — 914,5 *м*). Понятно, что трудность постановки мин была значительно больше. Единственной благоприятной особенностью было отсутствие приливов и течений, доставлявших так много трудностей в Дуврском проливе. Система дрейфующих сетей (drifter nets) и их сомнительный успех были уже описаны. В действительности, летом 1917 г. дрифтеры были отозваны и действовали только тогда, когда имелась вероятность поймать проходившие лодки. Французы и итальянцы были сторонниками сети „де Кильяка" — постоянной сети, снабженной минами и поддерживаемой буями на некотором углублении. Постановка их началась в октябре, а 10 ноября дрифтерами был поставлен первый участок. Подвешенное на глубине 33 фут. (10 *м*) от поверхности, оно захватывало глубину в 150 фут. (45,7 *м*). Чтобы преодолеть это заграждение, подводные лодки имели два пути: либо итти в надводном положении и рисковать встречей с дрифтерами при проходе над преградой, либо нырять под сеть и рисковать опасностью от больших гидростатических давлений. Поскольку германские подводные лодки могли выдерживать давление на глубинах от 180 фут. (54,9 *м*) до 250 фут. (76,2 *м*), то решительному командиру мало что препятствовало проходу под сетями. В течение зимы, весны и следующего лета это гигантское заграждение растянулось от восточного конца глубинного минного поля у Таранто до острова Фано; а к 30 сентября 1918 г. поступил доклад о его завершении.

Адмиралу Калторпу приходилось решить: назначить ли свои патрульные силы для сформирования сильных эскортов для конвоев или умень-

---

[1] *Michelsen,* Der Unterseebootskrieg 1914 — 1918 (*Михельсен,* Подводная война 1914 — 1918 гг.), стр. 49.

шить силу эскортов у конвоев и сосредоточить большую часть своих патрульных судов в проливе. Он принял последний вариант, и в феврале 1918 г., после конференции в Риме, началось осуществление этого большого плана. Он имел сильную поддержку французов, но итальянцы не относились столь благосклонно к этому методу. И те и другие еще считали сеть „де-Кильяка“ действительным противоядием, и она была включена в общий план.

Система баража адм. Калторп была построена на принципе его глубины от фронта в тыл и усиленного патрулирования широкой полосы поперек пролива, далеко на юг и на север. Надеялись заставить подводные лодки погружаться вскоре по выходе из Каттаро и оставаться в погруженном положении, пока они не минуют южные подходы к проливу. Подводные лодки не могли надеяться на то, что им удастся „отлеживаться на грунте“, пока наверху будут напрасно искать их: для этого глубины были слишком велики. Лодки должны были находиться в непрерывном движении. Застопорив машины, лодка должна была бы либо подниматься на поверхность, либо опускаться на дно, в зависимости от наличия положительной или отрицательной плавучести. Радиус действий германских подводных лодок в погруженном состоянии был различным в зависимости от типа; в среднем 800-*т* подводная лодка могла пройти 3-узловым ходом 100 миль, лодка улучшенного типа „UB“ — 70 миль, а улучшенная лодка типа „UC“ — 80 миль при условии, если батареи были полностью заряжены и если столь малая скорость была достаточна для управления рулями движения. Таким образом, при наименьшей скорости они могли оставаться погруженными около 30 часов; при 4 узлах — около 20 часов; при 5 узлах — около 12 часов и при 8 узлах — около 2 часов.

В нижней Адриатике находился большой „район погружения“ („diving area“) союзных подводных лодок; к югу от него был расположен передовой отряд эскадренных миноносцев; дальше к югу от них стояла линия дрифтеров с гидрофонами с поддержкой из трех эскадренных миноносцев; в проливе находились дрифтеры, патрулировавшие у неподвижного заграждения с двумя шлюпами, буксировавшими змейковые аэростаты; еще дальше к югу находился район, в котором действовали американские истребители подводных лодок, а значительно южнее заграждения находились шлюпы с змейковыми аэростатами, миноносцы и траулеры, снабженные гидрофонами марки „Фиш“ („Fish hydrophones“). Когда бараж был закончен, надеялись, что проходящие подводные лодки будут истощать заряд своих батарей до окончания перехода через этот обширный район и таким образом будут вынуждены обнаруживать свое присутствие, всплывая на поверхность. Тогда эскадренные миноносцы „истребители“ должны были бросаться на свою добычу. Наконец, для защиты от нападений австрийских надводных кораблей в Бриндизи стояла эскадра легких крейсеров. Дальше мы увидим, насколько успешны были результаты осуществления этого широкого плана.

Год начался спокойно, так как в действии находилось мало подводных лодок. 20 января в восточной части Средиземного моря был потоплен вооруженный пароход *Лувен* (*Louvain*). Затем пароход компании „Атлантик Транспорт“ *Миннетонка* (*Minnetonka*) (13 528 *т*), последний из серии четырех однотипных судов, пал жертвой *U-64* (Морат), в 40 милях на *ONO* от Мальты, куда он шел с баластом. Погибло только 4 че-

ловека команды. Морат утверждал, что в этом крейсерстве он потопил 5 судов, в том числе небольшой итальянский вспомогательный крейсер, вероятно *Капреру* (*Caprera*), потопленный 4 февраля у Вилла Джойоза (Villa Joiosa).

На следующий день, в 30 милях на *NO* от мыса Бон (Bon) был потоплен *Гленартнэ* (*Glenartney*) (7 263 *т*). 10-го погиб также *Ромфорд* (*Romford*) (3 035 *т*), всего в $2^1/_2$ милях восточнее мыса Карфаген (Carthagen), причем погибло 28 человек команды. 4 марта, в 24 милях к северу от мыса Серрат (Serrat), был потоплен *Клан Макферсон* (*Clan Macpherson*) (4 779 *т*), причем погибло 18 человек. 15-го *Клан Макдугал* (*Clan Macdougall*) (4 710 *т*) погиб с 33 людьми в 60 милях к *SOtS* от мыса Карбонара (Carbonara). 24-го у Бизерты погибла итальянская канонерская лодка *Партеноnе* (*Partenope*); ее команда и конвоируемый ею караван были спасены французским патрульным судном *Альбатрос II* (*Albatross II*).

Тем временем состояние дисциплины в адриатических базах причиняло германскому командованию серьезную тревогу. Много признаков указывало на то, что назревают беспорядки: в октябре истекшего года австрийский миноносец № *11* был выведен командой из Себенико и сдан итальянцам в Реканати. 11 февраля на некоторых австрийских военных кораблях в Каттаро вспыхнул серьезный бунт; в результате несколько старых линейных кораблей и крейсеров были разоружены. Восстание было подавлено, но не могло быть сомнений, что вынужденное бездействие команд на больших военных кораблях подрывает их моральное состояние. Около этого времени, в начале 1918 г., командир *U-35* фон-Арно покинул адриатическую флотилию, чтобы принять командование лодкой *U-139*; его отъезд был большой потерей для Средиземноморского отряда.

Не только уменьшились потери в судах, но неприятельские корсары сами начали наконец нести потери. В предыдущем году не было достигнуто почти никаких успехов в борьбе против подводных лодок; теперь контрнападения стали более действительными. 9 января мимо Бизерты проходил конвой, эскортируемый шлюпом *Сикламен* (*Cyclamen*); получив сообщение о близости подводной лодки, он опустил свои подрывные параваны (explosive paravanes), и вскоре один из них взорвался. Из разбушевавшихся волн вертикально поднялся нос подводной лодки *UB-69* (Клатт); затем лодка навсегда опустилась на дно. 9 дней спустя, 18 января, еще одна лодка была потоплена эскортом конвоя. У мыса Бон шлюп *Кэмпэньюла* (*Campanula*), эскортировавший конвой из 8 пароходов, увидел, что центральный корабль средней колонны атакован подводной лодкой. Пока шлюп подходил, были выпущены 2 торпеды; затем *Кэмпэньюла*, сбросив глубинные бомбы над тем местом, откуда шли торпеды, уничтожил подводную лодку *UB-66* (Вернике). Третий успех был достигнут 21 февраля в Адриатическом море. Когда транспорт *Менфи* (*Menfi*) находился в походе между Бриндизи и Валоной, по нему была выпущена торпеда, не попавшая в судно. Тогда итальянский миноносец *Аиронс* (*Airone*) пустил в ход глубинные бомбы и подрывной трал (explosive sweeps) и быстро уничтожил атакующего — австрийскую лодку *XXIII* (Клеменс Риттер Безард)[1]. В противовес этому ряду успехов французская подводная лодка *Бернулли* (*Bernouilli*) погибла в Адриатике при встрече с неприятельской подводной лодкой

---

[1] *Thomazi*, La guerre navale dans l'Adriatique (*Томази* „Морская война в Адриатике"), Париж, 1929 г.

13 февраля, а 17 апреля итальянская подводная лодка *H-5* была случайно подорвана торпедой и потоплена британской лодкой *H-1*. Итальянский миноносец *Ардеа* (*Ardea*) донес об уничтожении им лодки *XL* (Крсняви) глубинными бомбами 26 апреля [1]. Однако это неправдоподобно, так как *XL* была интернирована после войны.

В течение лета 1917 г. в водах метрополии были сооружены на побережьи подслушивающие станции с кораблями, оборудованными гидрофонами (hydrophone units) в прилегающих водах. Весной 1918 г. у Гибралтара, в Эгейском море и в Отрантском проливе были размещены моторные катера, снабженные гидрофонами. Первая добыча выпала на долю гибралтарского отряда. Рано утром 21 апреля катер *ML-413*, находившийся у мыса Альмина (Almina), услышал звук быстро работающих машин, идущий с запада. Включив огни, чтобы избежать столкновения, он заметил подводную лодку, быстро движущуюся на восток. Лодка резко изменила курс, срезала нос моторному катеру в каких-нибудь 10 *м* и погрузилась. *ML-413* описал циркуляцию, вошел в струю лодки и сбросил 2 глубинные бомбы. Когда волнение от взрыва улеглось, он стал слушать в гидрофоны. Маленький корабль ничего не услышал. На рассвете увидели, что море в этом месте покрыто масляными пятнами. В масляном пятне плавали четыре куска деревянных поделок и часть обложенной сталью двери красного дерева, избитая стальными осколками. Так быстро и решительно закончилась карьера *UB-71* (Шаплер, бывший командир *UC-73*). Впоследствии выяснилось, что эта лодка была одной из трех направлявшихся из Германии в Адриатическое море.

Вечером 24 апреля конвой из 24 судов, шедший из Милфорд Хэвен (Milford Haven), был, как обычно, встречен эскортными судами Гибралтарского района за сутки до входа в опасную зону. С мачты шлюпа *Кризантемам* (*Chrysanthemum*), шедшего на фланге конвоя, наблюдатель заметил слегка погруженную подводную лодку, которая была быстро атакована. Быстрый поворот колеса фортуны вскоре рассеял общее удовлетворение команд конвоя. На следующее утро около 3 часов под кают-компанией шлюпа *Кауслип* (*Cowslip*), шедшего в хвосте конвоя, взорвалась торпеда. 5 офицеров и вестовой были убиты на месте во время сна. Катер береговой охраны Соединенных штатов *Сенека* (*Seneca*) быстро появился на месте происшествия и подобрал 81 уцелевших. *Кауслип* исчез в водах у мыса Спартель, через 45 минут после того, как он был подорван [2].

Май был открытым сезоном для охоты. Казалось, в этом месяце противник прилагал особые усилия, чтобы задержать надвигавшееся поражение. В течение второй недели действовало не менее 16 лодок. 5 из них не вернулись в свои базы. 8-го патрульные суда уничтожили 2 лодки. Конвой, эскортируемый эскадренным миноносцем *Базилиск* (*Basilisk*) и вооруженной яхтой США *Лайдония* (*Lydonia*), находился в 80 милях к северо-востоку от Алжира, когда одно из торговых судов *Инглсайд* (*Inglside*) (3 736 *т*) было подорвано торпедой и затонуло, причем погибло 11 человек. Возмездие последовало быстро. Бросившись по

[1] *Thomazi*, La guerre navale dans l'Adriatique.

[2] „Reminescences of World War Convoy Work", United States Naval Institute Proceedings. („Воспоминания о работе конвоев во время мировой войны") май 1929 г., стр. 388.

следу торпеды, *Базилиск* сбросил 3 глубинные бомбы с интервалами в 1 минуту. *Лайдония* последовала его примеру. На поверхности воды выступили бурые пятна нефти в единственное видимое доказательство того, что *UB-70* (Реми) лежит разбитой на дне моря. Прошло целых 3 месяца, пока Адмиралтейство смогло подтвердить эту гибель. Другой случай произошел с одной из лодок знаменитой серии „тридцатых" — последней из этих страшных лодок, прибывшей в Средиземное море. *U-32* (Альбрехт) была замечена шлюпом *Уолфлауэр* (*Wallflower*), когда последний эскортировал караван судов из Гибралтара в Александрию. Вторая лодка из этой разбойничьей серии „тридцатых" была уничтожена артиллерийским огнем [1].

8 дней спустя французское патрульное судно *Айи* (*Ailly*), сопровождавшее 2 парусных судна, у берегов Сардинии встретилось с *UC-35* (Корш). Приняв патрульное судно за торговое, подводная лодка начала обстреливать его с дистанции 5 500 *м*. Однако французские комендоры добились попадания в кормовую баластную систерну левого борта *UC-35*, что вызвало течь. Другой снаряд попал в боевую рубку, на которой стоял Корш с двумя или тремя человеками команды. Убедившись в том, что спастись погружением невозможно, командир приказал покинуть корабль. Подводная лодка быстро затонула, причем было подобрано 5 человек команды. Эта лодка вышла из Киля 3 декабря 1916 г. и, пройдя через Дуврский пролив, прибыла в Каттаро 26 декабря. Это был ее десятый поход. Обычно она действовала в Генуэзском заливе, подстерегая суда на торговых путях, и после минирования их охотилась за мелкими судами.

18 мая *U-39* (Метцер), памятная как бывшая лодка Форстмана, пришла в Картахену с серьезными повреждениями. Она была отбуксирована туда другой подводной лодкой и, согласно испанскому декрету, была интернирована. Тремя днями ранее канонерской лодкой США *Уилинг* (*Wheeling*) и яхтами *Сервейер* (*Surveyor*) и *Винеша* (*Venetia*), эскортировавшими из Гибралтара в Бизерту, была забросана глубинными бомбами какая-то подводная лодка. Опять-таки, за несколько дней до появления *U-39* в Картахене, французские гидросамолеты сбросили бомбы на какую-то подводную лодку у испанского побережья. Возможно, что в обоих случаях атакованной лодкой была *U-39*.

Гайер пишет, что подводный флот стал нести серьезные потери только в мае, когда погибло 5 лодок. Пятая погибла в Адриатическом море. Наконец-то подводные лодки союзников, сторожившие около австрийских баз, были вознаграждены за свое долгое ожидание. Они имели 17 боев, но до тех пор без успеха; они могли похвастаться только уничтожением 2 неприятельских транспортов у Далматинского побережья. Удача выпала на долю британской подводной лодки *H-4*. 23 мая она заметила *UB-52* (Лаунбург), возвращавшуюся из крейсерства. Дав полный ход, *H-4* выпустила по противнику 2 торпеды с дистанции 230 *м*; *UB-52* сделала резкий поворот, чтобы избежать их, но тщетно. Из всей команды были спасены Лаунбург и унтерофицер.

Среди судов, потопленных в мае торпедами, были: пароход компании „Ориент" *Омра* (*Omrah*) (8 130 *т*), потопленный 12-го, в 40 милях на *SW* $^3/_4$ *S* от Сардинии, и пароход компании „Юньон Касл" *Лисоу Касл*

[1] Михельсен указывает: „глубинной бомбой".

(*Leasowe Castle*) (9 737 *т*) — 26-го, в 104 милях на $WtN\,{}^1/_2\,N$ от Александрии. Оба входили в состав конвоя воинских транспортов, шедшего из Александрии в Марсель. Этот конвой из 7 больших пароходов вез целую пехотную дивизию для сильно теснимой фландрской армии. Много раз проходил конвой взад и вперед, каждый раз выслеживаемый от выхода из Александрии до высадки драгоценного груза. Несмотря на эскортирование британскими и японскими эскадренными миноносцами, *Омра* погиб. Иногда целых 3 подводных лодки атаковали конвой одновременно; и тот факт, что эта угроза так часто и так успешно отражалась, говорит о большом искусстве, проявленном сопровождающими судами. Кроме команды на *Лисоу Касл* было 2 900 солдат. Через полтора часа после подрыва он затонул. К счастью, ночь была тихая и ясная, при полной луне. Методично и спокойно совершалась работа по спуску шлюпок и посадке на них. В $^3/_4$ часа на воде было сорок шлюпок. Когда осталось погрузить только около 400 солдат, судно начало быстро тонуть. К борту подошел один из эскадренных миноносцев, чтобы дать возможность людям спрыгнуть к нему на палубу. Вдруг с громким треском лопнула одна из переборок, и пароход внезапно затонул кормой, так что эскадренный миноносец едва успел обрубить швартовы и отойти от тонущего судна. Всего погибло 92 солдата и 9 человек из команды; остальные в шлюпках и на плотах, прикрытых дымовой завесой, поставленной вокруг двумя эскадренными миноносцами, были подобраны около полудня и доставлены в порт. 10 мая при потоплении французского воинского транспорта *Сант Анна* (*Sant'Anna*) водоизмещением в 9 350 *т* погибло 650 человек.

Сооружение баража Отрантского пролива не могло пройти без активного противодействия со стороны австрийцев. Действительно, их германские союзники настоятельно понуждали их атаковать и уничтожать надводные патрульные суда, подобно тому, как они сами пытались сделать это в Дуврском проливе. В ночь на 22 апреля 5 австрийских эскадренных миноносцев вышли в море, чтобы повторить рейд, проведенный предыдущей весной, но были отброшены дивизионом союзных эскадренных миноносцев. 14 мая *Феникс* (*Phoenix*), один из британских эскадренных миноносцев, приданных этому огромному отряду из 246 судов, был потоплен торпедой во время патрулирования в южной части Адриатического моря. Доказательством того, что новая преграда становилась источником тревоги для немцев, служили производившиеся австрийским флотом приготовления к наступательной операции крупными силами. Используя материал, доставленный из Англии, постоянную сеть медленно и с трудом протянули поперек этих глубоких вод. Еще большей помехой, чем сеть, были для подводных лодок, возвращающихся из крейсерства или шедших в поход, усиленно патрулируемые районы. Поэтому немцам удалось побудить своего неохотно соглашавшегося на это союзника к уничтожению баража. Так как подводные лодки, которые должны были вернуться в мае из плавания, не возвращались, беспокойство усилилось. Как они погибли и в какой момент своего крейсерства — установить не удалось. Поэтому адм. Хорти, руководивший рейдом в 1917 г., был послан из Каттаро со своими 4 большими линейными кораблями для поддержки предполагавшегося набега. Выйдя попарно из Полы, линейные корабли взяли курс вдоль Далматинского архипелага. За одним из островов их подстерегал командер

Риццо с двумя небольшими моторными катерами. Утром, 10 июня, незамеченный в предрассветной мгле, он проскользнул сквозь завесу эскадренных миноносцев вокруг линейных кораблей и выпустил свои торпеды по *Сент Иштвану* (*Czent Istvan*). Линейный корабль начал погружаться, накренился, опрокинулся и затонул. Таким образом, предварительное сосредоточение сил для набега окончилось катастрофой.

Одна известная подводная лодка погибла при попытке атаковать судно конвоя. 11 июня *U-64* (Морат), выйдя из Каттаро в свое восьмое крейсерство, прошла пролив около 6 час. 17-го Морат заметил конвой Марсель — Мальта, проходивший между Сардинией и Сицилией. Из-за сильного волнения выпущенная им торпеда прошла под целью, но попала в ее задний мателот *Кэнди* (*Kandy*) (4 921 *т*). Впоследствии Морат говорил, что он считал себя находящимся с внешней стороны конвоя, пока не появился силуэт третьего парохода. Он нырнул, но его перископ все-таки успели заметить. На это место подошел шлюп *Ликнис*, (*Lychnis*), сбросивший свои глубинные бомбы. Это сильно действующее средство вывело из действия рулевой привод *U-64*, и она всплыла на поверхность носом вверх, как большой кит, поднявшийся, чтобы отдышаться. Встреченный снарядами с *Ликнис* и траулера *Партридж II* (*Partridge II*), Морат нырнул на 60 фут., всплыл и снова поднялся на поверхность. Шлюп все же находился тут же рядом, и Морат отдал распоряжение срочно погружаться. *U-64* не слушалась, и *Ликнис* таранил ее. Поврежденная лодка начала быстро погружаться кормой. Ничто не могло остановить ее погружения, кроме продувания цистерн. Появившись вновь в кольце судов, она снова была сильно обстреляна. Несмотря на попытки отвечать на огонь, она была изрешечена и затонула, как камень. Было спасено 5 человек уцелевших, включая Мората. Этот командир утверждал, что потопил 150 000 *т* судов. *U-64* была уничтожена в тех же водах, где за 15 месяцев до того она потопила линейный корабль *Дантон*.

Следующую потерю противник понес 9 июля, когда австрийская лодка X (Дюррнгль) получила тяжелые повреждения на мине у Каорлы (*Caorle*) в верхней Адриатике; после этого она, повидимому, больше никогда не выходила в море.

Затем получило свою первую жертву неподвижное заграждение. 1 августа *UB-53* (Шпренгер) вышел из Полы в поход; 2 дня спустя рано утром Шпренгер погрузился и прошел под водой 45 миль, надеясь выйти прямо к острову Фано. Около 17 часов он решил всплыть на поверхность. Вместо того он задел последнюю секцию минированных сетей, вызвав взрыв 2 мин, причинивших лодке такие повреждения, что внутрь стала поступать вода и вышла из строя система погружения. С наступлением ночи Шпренгер затопил свой искалеченный корабль, а команда вплавь добралась до эскадренного миноносца *Мартин* (*Martin*) и траулера *Уитби Эбби* (*Whitby Abbey*), которыми и была подобрана. Человек, слушавший в гидрофон марки „C“ (C-tube) на баке траулера, услышал страшный треск, становившийся все громче и громче, и к его великому изумлению над планширем появилась физиономия германского матроса. Этот матрос взобрался по трубе гидрофона[1].

---

[1] „Anti-Submarine Campaign in the Mediterranean 1916—1918“. Royal United Service Institution, апрель 1924 г.

В это время маятник событий качнулся еще раз: 20 августа французская подводная лодка *Сирсе*, известная своей победой над *UC-24*, была замечена *U-47* у мыса Родони (Rodoni) и взрывом торпеды разорвана на части. Среди других серьезных потерь надлежит отметить: потопление французского воинского транспорта *Джемнах* (*Djemnah*) (3 716 *т*) 2 августа, причем погибло 442 человека; затем гибель французского парохода *Полинезиен* (*Polinesien*) (6 373 *т*), наткнувшегося 10 августа на мину, причем утонуло 19 человек из его команды. 13 сентября был потоплен *Амираль Шарне* (*Amiral Charner*), но на нем погибло только 6 человек [1].

Два британских вооруженных парохода *Снифел* (*Snaefell*) и *Сарния* (*Sarnia*) были также уничтожены торпедными атаками, первый 5 июня, второй 12 сентября; последний у Александрии.

В течение лета потери в судах значительно снизились. В мае было потоплено все еще 128 000 *т*, в августе потери снизились до 49 000 *т*.

Среди погибших заслуживают упоминания пароход компании „Блу Фэнел" *Глокес* (*Glaucus*) (5 295 *т*), потопленный 3 июня в 20 милях на *W* от мыса Гранитола (Granitola) (Сицилия); *Коссер* (*Kosseir*) (1 855 *т*), потопленный 20 июля в 40 милях на *NOtN* от Александрии с 39 людьми; пароход Эллермана *Сити ов Эдлейд* (*City of Adelaide*) (8 389 *т*), 11 августа, в 60 милях на *ONO* от Мальты, с 4 людьми; *Уор Эребис* (*War Arabis*) (5 183 *т*), 9 сентября, в 88 милях на *NOtO* от мыса Сильи (Sigli); *Уэллингтон* (*Wellington*) (5 600 *т*) и *Тэсмен* (*Tasman*) (5 023 *т*), оба 16 сентября, около 200 миль на *NW* от мыса Виллано (Villano), причем погибло 9 человек; *Байлендз* (*Bylands*) (3 309 *т*), 1 октября, в том же районе; *Ривентэзон* (*Reventazon*) (4 050 *т*), 5-го, в Салоникском заливе, с 15 людьми.

События быстро следовали одно за другим. 25 сентября Болгария предложила перемирие, а через 5 дней заключила мир. 4 октября, в бесплодной попытке задержать разложение, Германия сама предложила перемирие союзным и присоединившимся державам, но условия не могли быть приняты, пока занятые территории не будут эвакуированы. С победами союзников во Франции и Фландрии, на итальянском фронте, в Месопотамии и Алеппо разгром центральных держав шел непрерывно. 2 октября союзные силы атаковали Дураццо и уничтожили базу. Во время этого набега были потоплены австрийские эскадренные миноносцы *Динара* (*Dinara*) и *Шарфшютце* (*Scharfschütze*), один—итальянским катером *M. A. S.*, а другой — двумя британскими эскадренными миноносцами. Австрийский миноносец *№ 87* был также атакован торпедами с итальянских моторных катеров и вынужден был выброситься на берег; была также атакована подводная лодка *XXXI* (Ригеле) [2]. Неприятельскими подводными лодками был достигнут только небольшой успех, когда торпеда с австрийской лодки *XXVIII* (Траутенегг) оторвала руль у британского крейсера *Уэймоут* (*Weymouth*).

Конец быстро приближался, но германские лодки оставались активными до конца. 4 октября у Мальты лодкой *UB-68* (Деницц) был атакован конвой. Подводная лодка сразу же подверглась нападению эскорта—

---

[1] Его не следует смешивать с французским крейсером того же наименования, потопленным *U-21* 8 февраля 1916 г. Эта гибель напоминает судьбу, угрожавшую однотипному с ним пароходу *Амираль Гантом*, одному из первых пароходов, атакованных подводной лодкой. Перед войной оба эти судна были известны в Англии как пароходы компании „Аллан" *Хайберниен (Hibernian)* и *Хенгериен (Hungarian)*.

[2] Винтерхальдер отрицает утверждение адм. Симса, будто были потоплены 2 лодки. *XXXI* была найдена в Каттаро по окончании войны и там интернирована.

шлюпа *Снепдрегон* (*Snapdragon*) и траулера *Кредозин* (*Cradosin*) — и была настолько сильно повреждена артиллерийским огнем, что команде пришлось затопить ее и сдаться в плен. 18-го, в 22 часа, другая подводная лодка успешно выпустила 2 торпеды по французскому линейному кораблю *Вольтер* (*Voltaire*) в канале Церви (Cervi Channel) у Мудроса. Первая торпеда сделала пробоину величиной в 16 *м* на 4 *м* в носовой части корабля, тогда как вторая взорвалась до удара в борт и причинила сравнительно небольшие повреждения. Бортовая противоминная защита в виде отсека (*Caisson* protection), который был заполнен пустыми винными бочками, спасла *Вольтера* от судьбы, постигшей однотипный с ним *Дантон*, и корабль благополучно прибыл в Мило.

С 16 октября по 2 ноября ни одно британское судно не подверглось нападению в Средиземном море. Из вод метрополии все германские подводные лодки были отозваны домой 21 октября. Коммандеру Пуллену в Поле было предоставлено решить, какие приготовления надлежит сделать для эвакуации из Средиземного моря. Крушение Австрии было неминуемо. 23 октября в хорватских частях в Фиуме вспыхнуло восстание; они захватили порт и провозгласили свое присоединение к Италии. 31-го Венгрия провозгласила независимость, и Австрия попросила перем. рия. На следующий день на австрийских военных кораблях был поднят югославский флаг, а 3-го союзниками было заключено с Австрией перемирие, вошедшее в силу 4 ноября в 16 час.[1]. Не подозревая скорого прекращения враждебных действий, 2 итальянских офицера в ночь с 1 на 2 ноября успешно проникли в гавань Полы и взорвали контактную мину у корпуса линейного корабля *Вирибус Унитис* (*Viribus Unitis*). Австрийский дредноут пошел ко дну, причем погибло много людей. Между тем Турция 30 октября сдалась на милость победителя, и условия перемирия были подписаны на борту линейного корабля *Агамемнон* (*Agamemnon*).

Михельсен говорит, что в Адриатическом море оставалось 28 германских подводных лодок, но Шеер указывает число 26. 4 лодки, все еще остававшиеся в Константинополе (*UB-14, UB-42, UC-23* и *UC-37*), ушли в Севастополь и сдались там 26 ноября. В Варне французы захватили болгарскую *UB-8*. 28 октября Пуллен послал приказ подводным лодкам, находившимся в море, вернуться, пополнить запасы и попытаться возвратиться в Киль. 31-го они получили указание в случае невозможности следовать данным указаниям итти в испанские порты. Те, которые не могли быть подготовлены для этого длинного и опасного обратного перехода, должны были быть взорваны. Поэтому 28-го числа *U-47, U-65, UB-48, UC-25* и *UC-53* были уничтожены в Поле, а *UC-54* — в Триесте; 30-го большой и малый подводные заградители *U-73* и *UC-34* были подобным же образом взорваны в Поле; 31-го в Фиуме была уничтожена новая лодка *UB-129*; а 1 ноября был уничтожен в Каттаро другой большой подводный заградитель *U-72*. Одна лодка, *UC-74*, видимо находилась еще в море; позднее она появилась в Барселоне и была интерпирована 2 ноября. Остальные 15 лодок[2] 28 октября вышли из Адриатики, начав свой долгий поход в Северное море. Ли-

---

[1] United States Naval Institute Proceedings (письмо итальянского морского аташе при посольстве в Вашингтоне), июнь 1929 г.

[2] *U-34, U-35, U-38, U-63, UB-49, UB-50, UB-51, UB-105, UB-128, UC-20, UC-22, UC-27, UC-52, UC-67* и *UC-73*.

шившись баз, подводные лодки остались без пристанища. Сперва запросила мира Болгария, за ней последовала Турция; наконец пала Австрия. Нигде не находилось убежищ для подводных корсаров Германии; они стали беженцами морских глубин. Что они неохотно покидали арену своей разрушительной работы, явствует из последних нападений на британские суда.

2 ноября у Порт-Саида были потоплены 2 парохода—*Съюрада* (*Surada*) (5 324 *т*) и *Мерша* (*Mersia*) (4 871 *т*), оба без предупреждения; пароход *Уор Роч* (*War Roach*) (5 215 *т*) был поврежден, но дошел до порта. Последнее нападение в Средиземном море было произведено 7 ноября, когда пароходу компании „Блю Фанел" *Сарпидон* (*Sarpedon*) (4 393 *т*) удалось увернуться от выпущенной по нему торпеды.

Что касается 15 лодок, возвращавшихся домой, то все они в последний раз благополучно прошли через Отрантский пролив[1]. Подойдя к Гибралтарскому проливу, лодки прошли его по одной. Хартвиг, командовавший *U-63*, рассказывает, что проливы кишели охотниками: эскадренные миноносцы, миноносцы, патрульные суда, истребители подводных лодок, канонерские лодки, гидросамолеты были собраны здесь в попытке воспрепятствовать проходу подводных лодок. Все надежды пройти пролив в надводном положении рухнули, так как погода была слишком ясная. Пробираясь ощупью, убрав даже перископ под поверхность воды, он всюду слышал шум от винтов. Однажды, когда шум затих, Хартвиг всплыл для определения своего положения и к своему ужасу увидел эскадренный миноносец в каких-нибудь 450 *м* от себя. Он поспешно погрузился до 30 фут. (9,1 *м*), разойдясь только в нескольких дюймах с штевнем своего противника. К счастью для него, ему удалось выдержать дифферент и глубину, так как под ним и над ним слышны были взрывы глубинных бомб. Прорвавшись сквозь подобное наслоение смертоносных угроз, он был принужден уйти далеко в Атлантический океан, прежде чем рискнул всплыть. В конце концов к нему присоединились 12 его сотоварищей, и они вместе пошли домой, пройдя с севера вокруг Шотландии, и вошли в один из норвежских фиордов, где они впервые услышали о германской революции.

Из 15 лодок, вышедших из Адриатики, 13 достигли германских портов. Что касается двух других, то *U-35* нашла убежище в Барселоне и была интернирована, но *U-34* (Клазинг) погибла. Вскоре после полуночи с 8 на 9 ноября моторный катер *ML-155* заметил *U-34* у мыса Альмины (Almina) близ Сеуты и начал погоню. Ракета Вери, выпущенная катером *ML-373*, осветила погружавшуюся лодку. *ML-155* сразу же сбросил глубинную бомбу. Вскоре подошло подкрепление в виде судна-ловушки *Привит*. Оно заметило преследуемую подводную лодку и, открыв огонь, попало в боевую рубку *U-34*. Выпустив три 12-фунтовых (76-*мм*) снаряда в лишившуюся способности управляться лодку, оно сбросило затем глубинные бобмы, и в 0 ч. 30 м. последняя германская подводная лодка, погибшая во время войны, затонула. Море так сильно фосфоресцировало, что совершенно ясно было видно, как *U-34* движется под водой, сверкающая и залитая морским светом. Эти два корсара — *U-34* и *U-35* — были соратниками той стаи, которая пришла по следу, проложенному *U-21*. Они прорвались в Средиземное море, на этот древ-

[1] Так как последний участок сети „де-Кильяка" был поставлен 30 сентября, вся с таким трудом сооруженная система, видимо, не оказалась препятствием для подводных лодок.

ний морской путь, который столетиями бороздили римские триремы, галеры Венеции, страшные ладьи викингов и варварийские корсары. Под конец пришли тевтонские „Таухбооте“, вносившие смерть и опустошение, где бы они ни крейсеровали. Многие из них были обречены никогда больше не видеть родные порты.

Однако, подводные лодки не ушли, не дав последнего доказательства своей ядовитости. В яде они не испытывали недостатка и, нанеся удар, уничтожили самый большой британский военный корабль из всех, потопленных ими. Через несколько часов после гибели *U-34* лодка *UB-50* (Кукат) встретила и потопила у мыса Трафальгар линейный корабль *Британия* (*Britannia*). Двумя торпедами она нанесла 16 350-*т* кораблю столь смертельные повреждения, что линейный корабль затонул. Его агония, длившаяся $3^1/_2$ часа, была достаточна для снятия всей команды. Этим прощальным ударом закончилась подводная война в Средиземном море. В этом внутреннем море было пущено ко дну, большей частью торпедами, 5 млн. *т* судов. Из этого огромного числа минами было уничтожено только 19 судов! Ежедневное траление судовых фарватеров спасло много судов. Кроме того, большие районы были слишком глубокими для минных операций, подобных тем, которые проводились вокруг Британских островов. Длительной и кровавой была борьба; экспедиционные армии в Палестине, Салониках и Месопотамии поддерживались страшно дорогой ценой; и только за последние 2—3 месяца у противника была отнята возможность поражать любую намеченную им цель. Мы уже говорили, что Херзинг, например, с пренебрежением относился к нападению на торговые суда, если представлялась малейшая возможность нападения на военный корабль. В Средиземное море посылали испытанных и опытных командиров, а здесь они еще увеличили и без того уже длинный список жертв. Союзники сами тормозили свое дело своей районной системой контроля, по которой все Средиземное море было разделено на зоны, и в каждой зоне были рассыпаны и рассредоточены их морские силы[1]. Патрули, которые посылали вдоль судоходных путей, самым фактом своего движения указывали морским волкам, по каким путям идут на заклание ягнята[2]. Только в заключительный период союзники получили достаточное количество средств поражения подводных лодок. Они слишком поздно перешли в наступление против хищников; большой Отрантский бараж, теоретически почти непреодолимый, имел очень мало успеха. Ни одной из 15 лодок, бежавших из Адриатики и проскользнувших сквозь узкость, путь не был прегражден. Правда, на бараже попалась одна лодка; следовательно, он был способен ловить и другие. Но как часто? Возможно ли было заградить широкий и глубокий Отрантский пролив так надежно, как был загражден узкий и мелкий Дуврский пролив?

Подводные лодки были вынуждены выходить на охоту за торговыми судами своих противников через три узкие пролива: Дуврский пролив,

---

[1] См. карту 2. Следует отметить, например, что торговые суда, корабли, проходившие Средиземное море вдоль с запада на восток, принуждены были проходить из британской зоны во французскую, из французской в британскую, из британской во французскую и наконец опять в британскую. „Зонный“ метод защиты торговли и нападений на подводные лодки был результатом Парижской морской конференции (декабрь 1915 г.) и был отменен после конференции на Корфу (апрель 1917 г.).

[2] R. U. S. I. (апрель 1924), статья *Usborne*.

Отрантский пролив и Дарданеллы. В нашем повествовании на последний выход было обращено мало внимания; но нельзя пренебречь тем фактом, что к концу 1917 г. поперек входа в Дарданеллы было поставлено не менее 2 500 мин. Были намечены минные поля в Гибралтаре и в двух других местах. Но только в Дуврском проливе эти огромные усилия увенчались решительными результатами. Если так трудно было помешать подводным лодкам проходить через узкие воды, то что будет в будущем, если неприятельские подводные базы будут иметь непосредственный выход на простор океана?

1 ноября императорский и королевский флот Австро-Венгрии перестал существовать, ввиду того что все военные корабли были переданы Югославии. Однако эта перемена национальности не спасла флота угасшей двойственной монархии. Союзники завладели всеми военными кораблями в Адриатическом море и на Дунае. Несколько небольших патрульных судов было возвращено новым государствам Австрии и Венгрии для полицейской службы на Дунае. Весь остальной флот был поделен между большими и малыми союзными государствами. Для подводных лодок не было спасения. В Поле были найдены лодки *I, II, IV, V, XI, XV, XVII, XXI, XXVII, XXVIII, XXXII* и *XL*, в Каттаро были расположены остальные лодки—*XXII, XXIX, XXXI, XLI, XLIII, XLVII*. Много незаконченных лодок было найдено стоящими на стапелях[1]. 7 лодок погибло: *III, VI, XII, XVI, XX, XXIII, XXX*, а *X* была приведена в полную негодность. Французы взяли обратно *Кюри* (получившую у австрийцев номер *XIV*), а итальянцы вернули себе *Джачинто Пуллино*, или вернее то, что осталось от этой незадачливой лодки.

На этом заканчивается описание операций германских и австро-венгерских подводных лодок на Средиземном море. Из всех театров морской

---

[1] После заключения перемирия союзное морское командование донесло об обнаружении 13 неоконченных лодок, а именно:

а) с *XXIV* по *XXVI* — 3 лодки, достраивавшиеся в Фиуме;

б) с *XXXIII* по *XXXIX* — 5 лодок, достраивавшихся в Поле, и 2 — в Фиуме;

в) с *XLIV* по *XLVI* — 3 лодки, стоявшие незаконченными в Монфальконе.

Но по новейшим и более достоверным сведениям (составленным „Военным архивом" в Вене в августе 1930 г.) недостроенных лодок было только 11 под номерами от *XLVIII* до *LI* (48 до 51), *LIII* (53) и *CI* — *CVI* (101 и 106). Кроме того было заказано 6 лодок под номерами от *LIV* — *LIX* (54—59), но в действительности они не были начаты постройкой.

В заключение этой истории австро-венгерских подводных лодок уместно заметить, что нижеследующие номера не были присвоены ни одной из достроенных подводных лодок: *VII, VIII, IX, XIII, XVIII, XIX, XXIV, XXV, XXVI*, с *XXXIII* до *XXXIX, XLII, XLIV, XLV* и *XLVI*. Возможно, что некоторые из этих номеров были присвоены заказанным или заложенным лодкам, которые так и не были достроены. Сведений об австро-венгерских подводных лодках, уничтоженных на стапелях в Монфальконе при первом захвате этого порта итальянцами, не имеется. 12 подводных лодок, найденных в Поле (номера которых указаны выше в тексте), были захвачены итальянцами. 6 лодок из Каттаро (номера которых также были даны в тексте) были взяты французами и отбуксированы в Бизерту, но *XXIX* затонула по пути. В течение 12 месяцев, после их передачи союзникам, все остальные 17 лодок были разобраны или затоплены на глубоком месте. Поврежденная на минах лодка *X*, повидимому, не была передана никому из союзников. Непригодная к плаванию и не могущая быть доставленной в какой-либо французский или итальянский порт, она вероятно была разобрана в каком-нибудь австро-венгерском порту (или затоплена вне его) под наблюдением союзников, или же части ее корпуса могли пойти на ремонт однотипных лодок. Таким образом возможно, что лодка *X* была частично или полностью разобрана самими австро-венгерскими властями.

войны здесь быть может мир получил самое страшное доказательство того, что современные ныряющие корсары могут преследовать торговые суда так, как их никогда еще не преследовали пираты, каперы (приватиры) или фрегаты. Ни одной минуты мы не имели намерения преуменьшить на этих страницах великолепную работу, выполненную патрульными судами. Эти маленькие суда, часто изношенные, укомплектованные усталыми людьми, стойко выполняли свою изнурительную работу, невзирая на недостаточность их численности и вооружения. Их называли „морскими пылинками", но разве они в конце концов не были теми пылинками на чаше весов, которые потянули весы в нашу пользу и против неприятеля? Много раз патрули в Средиземном море и вокруг Британских островов затравливали и уничтожали подводные лодки или содействовали уничтожению этих зловредных орудий злобной политики. И очень часто прекрасные торговые суда с драгоценным грузом спасались от противника благодаря этим маленьким судам.

Главное же, следует ясно понять, что система патрулирования, несмотря на все ее недостатки, была единственным возможным и практическим способом защиты торговли, пока не имелось достаточного числа быстроходных судов для эскортирования караванов. То, что система конвоев была принята только в позднейший период войны, ни в коем случае не может быть приписано слепому и упрямому консерватизму морского командования, упрямо цеплявшегося за систему патрулирования. Морскому командованию приходилось наилучшим образом использовать те силы, которые имелись в его распоряжении. Поскольку не было быстроходных военных кораблей для защиты торговли, постольку на это время введение системы конвоев было невозможно и для защиты торговли приходилось пользоваться маленькими, тихоходными и разбросанными по разным районам патрульными судами. Когда для защиты торгового флота в открытом море командование наконец получило быстроходные военные корабли, тогда, и только тогда удалось организовать и ввести в действие систему конвоев.

ГЛАВА XIII

КРУШЕНИЕ ВМЕСТО МИРОВОГО ВЛАДЫЧЕСТВА

(Январь—ноябрь 1918 г.)

Вокруг Британских островов 1918 год начался спокойно. Подводные лодки все еще проходили через Английский канал, но с каждым месяцем препятствия их движению становились более трудными и опасными. Командиры подводных лодок не могли без тревоги думать о том, что, возвращаясь из крейсерства, им придется проходить через опасные воды между Сциллой мин и Харибдой патрулей. Фландрская флотилия теряла каждую неделю по одной лодке. Было высчитано, что средняя продолжительность жизни каждой лодки этой флотилии составляет не более шести походов. Даже по возвращении в базы они не имели покоя. Непрерывные налеты союзных воздушных сил, забрасывавших базу в Брюгге бомбами, еще усилили то напряженное состояние, в котором находился личный состав этих фландрских лодок. Для защиты подводных

лодок в Брюгге были построены бетонные бомбонепроницаемые убежища с покрытиями в 6 футов (1,8 *м*) толщиной; несколько подобных убежищ были сооружены и в Зеебрюгге. Только изредка удавалось воздушным силам наносить существенный ущерб подводным лодкам в их берлогах. В мелководных районах Северного моря подводные лодки боялись самолетов; глубина здесь была недостаточна, чтобы укрыться от воздушного наблюдения. Гайер признает, что весной англичане завоевали превосходство в фландрском районе, и утверждает, что было бы гораздо разумнее постепенно распределить фландрские лодки и их команды по флотилиям Северного и Средиземного морей. Даже в начале 1918 г. подводные лодки, выходившие в крейсерство в Бискайский залив, встречались с громаднейшими трудностями, которые к концу лета того же года стали непреодолимыми. В 18 милях от побережья проходило бельгийское прибрежное заграждение, простиравшееся на 35 миль от Дюнкера до устья Шельды. Единственным способом избежать длинного кружного пути через голландские воды была попытка прорваться прямо через заграждение. Для обхода вокруг его оконечностей глубины были слишком малы, так же как и для прохода в погруженном положении под сетями, увешенными минами и охраняемыми патрулями. Лодки могли надеяться проскользнуть через прибрежное заграждение только ночью. Преодолев это первое препятствие, подводные лодки встречали дуврские сети от Гудвинских мелей до банки Сну. И здесь лодки могли предпринимать попытку проскользнуть над ними только под покровом ночи, хотя в этом месте большая глубина позволяла подныривать под минированную преграду. Наконец наступал самый критический момент прорыва через Дуврский пролив. Поперек пролива от мыса Гри-Нэ до Фолкстона была поставлена большая стена из сверхчувствительных мин, а над этой большой подводной преградой из стали и взрывчатого вещества непрерывно стояли на страже патрульные суда. Гигантские береговые прожекторы, лучи которых встречались посредине канала, превращали ночь в день; по краям этих ненавистных снопов света скрывались другие патрульные суда. Первое время патрули снабжались только факелами из магния (magnesium flares). Иногда факелы не действовали, и стоявшая в ожидании подводная лодка, пользуясь удобным случаем, прорывалась сквозь неосвещенное место и проходила. Это в самом деле было ее единственным шансом. Пройдя эту морскую „долину смерти“, лодка могла надеяться избежать самолетов и патрульных подводных лодок в Канале. Укрытые стоянки, которыми до сих пор пользовались подводные лодки, превратились в гнезда британских мин— в смертельные ловушки, которых надо было избегать. Всякое судно, вплоть до какого-нибудь ветхого брига, могло оказаться опасной ловушкой. В небе, на поверхности моря, под волнами—всюду были западни и ловушки, силки и смертоносные машины; патрули и суда-ловушки; сети и мины. Каждая набегавшая волна, казалось, шептала обещание неизбежного ужасного конца. Только среди простора океана команда лодки могла дать некоторый отдых своим напряженным нервам. Она могла жить настоящей минутой; она могла попытаться не думать о предстоящей попытке возвращения, о вероятной смерти почти в виду своих баз. Случаи умопомешательства, хотя и имевшие место среди личного состава подводных лодок, не были многочисленны; но командиры преждевременно старились. Немногие из фландрских „асов“ пережили войну; они

вряд ли могли надеяться на это, когда их менее опытные собратья погибали дюжинами. Было уничтожено не менее 80 фландрских подводных лодок с 145 офицерами и более 1 000 человек команды!

Германское командование могло только приблизительно устанавливать район каждой гибели. Что же касается обстоятельств, сопровождавших исчезновение лодки, то здесь возможны были по крайней мере три варианта. Лодка и команда могли погибнуть вместе; команда или часть ее могла быть спасена при гибели лодки; наконец лодка и команда могли быть захвачены. О взятии команды в плен немцы в конце-концов узнавали путем обмена списками военнопленных. Об обстоятельствах же гибели подводной лодки германское командование могло знать очень мало. Британская сторона хранила мрачное молчание, полное и зловещее. „Бесследное потопление“ оказывалось обоюдоострым мечом — торговые суда и подводные лодки могли подвергаться ему на равных основаниях.

Насколько разумной была британская политика неумолимого молчания, Гайер засвидетельствовал семь лет спустя. „Ввиду отсутствия данных о причинах гибели *U-87*, *U-84*, *U-93* и *U-95* при проходе Дуврского пролива в январе и сведений о постановке дополнительных заграждений, коммодор Михельсен приказал снова ходить кружным северным путем“ [1]. В действительности ни одна из этих лодок не погибла в проливе; все 4 достигли западных вод и там были уничтожены при различных обстоятельствах. Из обширных пространств Атлантического океана не доходило ни голоса, ни знака, ни следа их судьбы.

Обстоятельства, при которых закончила свою карьеру *U-87*, описаны выше. *U-93* (Герлах) была случайно протаранена пароходом *Бренель* (*Braeneil*) у мыса Лизард 7 января [2]. Этой лодкой в свое время командовал Шпигель, который имел на ней бой с знаменитым судном-ловушкой *Прайз* (*Prize*). Он покинул лодку тонувшей под его ногами, а сам спасся вплавь. Циглер, приведший разбитую и текущую лодку домой, не был на лодке в момент ее гибели, так как находился в отпуску по болезни. *U-95* (Принц) до своего таинственного исчезновения несомненно пришла в западные воды. Не была ли она той лодкой, которая, будучи забросана бомбами с двух французских гидросамолетов у Гернсей, после шести отчаянных попыток всплыть перевернулась и исчезла? *U-84* под командой Рера, участника ожесточенного боя с судном-ловушкой *Пенсхерст* годом раньше, была таранена и потоплена сторожевым кораблем *PC-62* в канале св. Георга 26 января.

Первые месяцы 1918 г. были отмечены рядом преступных нападений на госпитальные суда, подобных тем, которые характеризовали жестокие убийства 1917 г. В августе 1917 г., когда Берлин согласился на назначение 11 испанских офицеров для службы в Средиземном море, германское правительство подтвердило, что Атлантический океан и Северное море свободны для госпитальных судов. Поэтому Эвонмаут (Avonmouth) был избран как подходящий порт для высадки привезенных

---

[1] U. S. N. I. Proceedings, апрель, 1926 (Гайер), стр. 655.

[2] Британский отчет (1919 г.) приписывает гибель *U-93* мине в Английском канале в тот же день, что и указанный выше. Позднее было установлено, что она была уничтожена, как сказано в тексте. Германский „Taschenbuch der Kriegsflotten“ (1922 г.) приписывает гибель *U-93* встрече с каким-то британским судном-ловушкой в Канале в течение 1918 г. Это указание неверно, но является типичным примером неосведомленности немцев о судьбе многих своих подводных лодок.

морем раненых и больных, и в течение последних месяцев 1917 г. в Бристольский канал входили большие белые суда с живыми осколками с полей сражения и из окопов. В ночь на 4 января одно из этих госпитальных судов *Рюэ* (*Rewa*) (7 308 *т*) шел Бристольским каналом со скоростью 8—9 узлов с ярко горящими обычными отличительными огнями. Он шел с Мальты с 279 ранеными, 79 человеками персонала и 207 команды. Испанский офицер был высажен в Гибралтаре по установлении лойяльности судна. В 23 ч. 15 м. судно находилось в 19 милях на $W\,^1/_4\,S$ от мыса Хартланд Пойнт; ночь была тихая и ясная. *U-55* (Вернер) выпустила из темноты торпеду, взорвавшуюся посредине корабля. Четыре человека команды были убиты на месте. *Рюэ* сразу же начал тонуть. Раненые и персонал были быстро посажены в шлюпки и подобраны патрульными судами. В 2 часа *Рюэ* затонул. Такая гнусность, особенно в водах, в которых госпитальным судам была гарантирована безопасность от нападений, вынудила Берлин намекнуть, что катастрофа произошла от мины. Однако британский министр иностранных дел Балфур указал, что в этом же самом районе, в тот же самый день, было атаковано патрульное судно. 2 дня спустя пароходы *Спенсер* (*Spenser*) (4 186 *т*) и *Хелбердир* (*Halberdier*) (1 049 *т*) были оба подорваны торпедами с подводной лодки в этом именно районе. Ни один из подводных заградителей „UC“ не ставил мин в тех районах, где могли действовать другие германские подводные лодки. Больше того, находившиеся на судне заметили перед самой атакой низкий огонь у самой поверхности воды. Позднее стало известным, что это бессмысленное и намеренное нападение на беспомощных раненых было произведено Вернером, командиром, который уже пользовался дурной репутацией и о котором мы слышим еще не в последний раз.

В январе было подорвано торпедами и потоплено 57 британских торговых судов — на 19 судов меньше, чем в предыдущем месяце. В числе судов, уничтоженных вокруг Британских островов, были: включенный в состав флота для эскортной службы *Меканишен (Mechanician)* (9 044 *т*), 20-го, в 8 милях на *W* от мыса св. Екатерины, с 13 людьми; пароход компании „Кьюнард“ *Андэния (Andania)* (13 405 *т*), неделей позже, в 2 милях на *NNO* от острова Рэтлин, с 7 людьми. В начале 1918 г. подводные лодки стали особенно активны в районе к северу от Ирландии: поэтому для защиты подходов к Клайду, Белфасту и Ливерпулю в Северном канале было поставлено глубинное минное поле. Работа была выполнена британскими минными заградителями при содействии крейсера США *Болтимор (Baltimore)*, превращенного в заградитель. По проекту поле должно было состоять из 10 000 мин; ко времени заключения перемирия оно еще не было закончено и приходилось полагаться на суда с гидрофонными установками и подводные патрули. Больше чем что-нибудь другое тревожило германские подводные лодки опасение, что где-нибудь на фланге скрывается подводная лодка противника. Имели место случаи, когда германская подводная лодка всплывала на поверхность одновременно с английской. Обе поспешно ныряли, и германская как можно скорее уходила от столь опасного места. В чрезвычайно рискованных условиях приходилось работать подводным лодкам союзников. Им было запрещено плавать вне указанного патрулируемого района, так как эскадренные миноносцы имели инструкцию топить при первом появлении любую подводную

лодку, обнаруженную вне данного района. Командиры британских подводных лодок свидетельствовали о действительности работы „охотников", после того как сами становились, по несчастной случайности или недоразумению, объектами нападения. 3 британские и 2 итальянские лодки были случайно потоплены своими же или вообще союзными патрулями. В течение 1918 г. через Северный канал шли непрерывным потоком американские транспорты с войсками, и неприятельские подводные лодки прилагали громадные усилия, чтобы перехватить и уничтожить их. Командиры германских подводных лодок особенно жаловались на многочисленные британские гидросамолеты и воздушные корабли в Ирландском море; их не пугали бомбы, падавшие вокруг них, но им не нравилось, что за всеми их передвижениями наблюдают и о них доносят.

Кроме 4 подводных лодок, гибель которых описана выше, в январе были уничтожены в водах вокруг Британских островов еще 4 лодки. 19 января на минных полях в Гельголандской бухте погибла одна из приданных флотилиям Северного моря прибрежных лодок *UB-22* (Вакер), а на следующий день за ней последовали на дно 3 германских миноносца. 26-го в Дуврском районе внезапно погибли еще 2 подводные лодки. Во время патрулирования эскадренный миноносец *Левен* (*Leven*) заметил перископ и сбросил на это место глубинные бомбы; на воде показались 7 человек команды *UB-35* (Штетер), но подобрать удалось только одного, который вскоре умер. В другом случае дрифтер *Берил III* (*Beryl III*) встретил утром около 8 час. у мыса Гри-Нэ большую лодку *U-109* (Рей). Она стояла без хода; по ней был открыт огонь; она нырнула, но, прежде чем она успела сделать это, было замечено попадание в боевую рубку. Через 2 часа сторожившие кругом корабли услышали сильный двойной взрыв. Во многих местах на побережьи ходят легенды о погрузившихся в воду целых населенных районах и о звоне церковных колоколов в глубине моря. От Англии до Франции висели теперь под волнами колокола смерти, закованные в сталь, начиненные смертью мины, готовые звонить погребальным звоном о подводных лодках. Из глубины еще раз раздался этот страшный перезвон. Двойной взрыв отметил гибель *U-109,* одной из лучших и новейших подводных лодок, построенных германскими верфями.

Через 2 дня после двух вышеописанных успехов, т. е. 28 января, гидрофоны Грентонского траулера *У. С. Бейли* (*W. S. Bailey*) обнаружили у Фирт-ов-Форта подводную лодку, очевидно поджидавшую прохода скандинавского конвоя. Как только место, откуда шел звук, было определено, там сбросили глубинные бомбы. Прошло несколько часов. На поверхности воды не всплыло никаких обломков, которые указали бы на возможное повреждение лодки. Не было слышно и шума моторов. Затем при лунном свете всплыл корпус *UB-63* (Гебешус); был ясно виден перископ, согнутый под углом в 45°. Снова были сброшены глубинные бомбы, на этот раз траулером *Форт Джордж* (*Fort George*), и поврежденная подводная лодка исчезла навсегда.

В феврале подводными лодками было потоплено 68 британских судов в 224 501 *т* гросс, причем погибло 697 человек; последняя цифра объясняется тем, что на некоторых судах погибло много людей.

4-го пароход компании „Кьюнард" *Орения* (*Aurania*) (13 936 *т*) был пущен ко дну, в 15 милях на $N\ ^1/_2\ W$ от Инстрахол (Instrahull), с 8 чел. В тот же день *Тривил* (*Treveal*) (4 160 *т*) затонул у островов Скерри (Энглси), унеся с собой 33 человека

команды. На следующий день, 5 февраля, *Мексико Сити* (*Mexico City*) (5 078 *т*) затонул в 15 милях на *WtS* 1/2 *S* от Саут Стэк, Холихэд (South Stack, Holyhead), причем погибло 29 человек. В этот же день подводные лодки добились своего первого успеха против атлантических транспортов с войсками. В 7 милях от острова Рэтлин (Rathlin) пароход компании „Энкор" *Тэскения* (*Tuscania*) (14 348 *т*), шедший из Галифакса в Ливерпуль с 2 000 солдат и грузом, был смертельно поражен торпедой и затонул через 2 часа. Отчасти вследствие опрокидывания шлюпок при спуске с накренившегося парохода, отчасти вследствие того, что шлюпки направлялись к берегу, вместо того чтобы остаться около судна, погибло много людей — 166 солдат и 44 матроса. При потоплении *Мертон Хол* (*Merton Hall*) (4 327 *т*) 11 февраля в 30 милях на *NtO* от Уэссана погибло 57 человек; при гибели *Ренфри* (*Renfrew*) (3 830 *т*), 24-го, в 8 милях на *SW* от мыса св. Анны (St. Ann's Head) утонуло 40 человек. Другие корабли тонули с 20—30 человеками команды, но самым тяжелым несчастьем было потопление второго госпитального судна в 1918 г. Незадолго до 4 час. 26 февраля было подорвано торпедой с *UC-56* (Кизеветтер) госпитальное судно *Глинарт Касл* (*Glenart Castle*) (6 824 *т*). Оно направлялось из Ньюпорта (в штате Монтана) в Брест для приемки раненых и имело 64 человека администрации и 122 человека команды. Оно шло со скоростью в 10 узлов, залитое огнями, и находилось в 10 милях на *W* от острова Ленди (Lundy), когда торпеда поразила его в правый борт. Взрыв повредил динамомашины, погрузил судно в темноту и уничтожил радиоустановку. Палуба была разорвана, шлюпки разбиты, оставшихся было недостаточно для приемки всего личного состава. В довершение всего море было бурно, а погода исключительно холодная. Пароход, принадлежавший компании „Юнион Касл Лайн", затонул в 7 минут. Уцелевшие звали *UC-56* на помощь, но их призыв остался тщетным. Шлюпки залило в бурном море, и на следующее утро французская яхта *Ле Фан* (*Le Faon*) и американский эскадренный миноносец *Паркер* (*Parker*) нашли только 30 человек уцелевших. Всего в результате этого преднамеренного нападения погибло 8 сестер, 7 врачей, 43 рядовых военно-санитарного ведомства и 95 человек команды. За 7 минут до выстрела торпедой видели, как подводная лодка шла полным ходом вперед, чтобы занять выгодную позицию для атаки.

В феврале были уничтожены 4 германские подводные лодки. 4-го *UC-50* (Зойфер) была забросана у мыса Дэндженес глубинными бомбами с „составного" эскадренного миноносца *Зубиан* (*Zubian*), что послужило оправданием необычного способа постройки этого корабля [1]. Через 4 дня, около 21 ч. 30 м., *UB-38* (Бахман) была обнаружена дрифтером *Гауэн II* (*Gawan II*) в то время, как она пыталась пройти Дуврский пролив у французского берега. Видя себя освещенной факелами, она нырнула, чтобы не быть тараненной дрифтерами. Последовало 3 взрыва. Этот случай, по словам Шеера, заставил понять, „что проливы почти непроходимы" [2]. После этого только фландрские лодки пытались проходить проливом, но в апреле большинство их отказалось от этих попыток. Однако, небольшое число самых неустрашимых командиров упорствовало в этих попытках до сентября.

Было ясно, что необходимо предпринять меры к разрушению этой новой грозной преграды или проделать в ней проход. Подобно тому, как камень за камнем воздвигалась стена Адриана, чтобы оградить Англию и сдержать варваров Пиктов и Скоттов, так мина за миной воздвигалась подводная преграда между белыми скалами старого Альбиона и „прекрасной Францией". Не только в этом проливе против подводных лодок медленно воздвигалась стена из мин; в Гельголандской бухте поля смерти становились все обширнее. В январе подводная лодка, пытавшаяся выйти в крейсерство через выходы из Бухты, об-

---

[1] *Зубиан* получился путем соединения неповрежденных кормовой и носовой частей двух пострадавших эскадренных миноносцев *Нубиан* (*Nubian*) и *Зулу* (*Zulu*).

[2] *Scheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkriege (*Шеер*, Флот Открытого моря), стр. 314.

наружила на своем пути новое минное заграждение и была вынуждена повернуть обратно и пройти через Каттегат. В итоге она подошла 12 февраля к Хартлепулю, имея в запасе горючего ровно столько, чтобы немедленно вернуться в свою базу. Личный состав подводных лодок больше не комплектовался добровольцами; ощущался недостаток в опытных мотористах и младших офицерах (кондукторах). Стало заметно, что подводные лодки охотнее сдаются, чем оказывают упорное сопротивление.

В ночь на 14 февраля германская флотилия эскадренных миноносцев под командой Хэйнеке вышла для уничтожения „светового" заграждения, делавшего ночь в проливах подобной дню. Настойчивые призывы фландрского отряда вынудили Шеера выделить эти быстроходные эскадренные миноносцы Флота Открытого моря для решительного нападения на патрули. О невидимой стене мин под массированными патрулями немцы ничего не знали, и набег был напрасен. Тайна глубинных полей была хорошо сохранена. Около полуночи, в темноте и в тумане, германские корабли бросились на суда, охранявшие заграждения; они нашли здесь 40 дрифтеров, полдюжины траулеров, несколько тральщиков и эскадренный миноносец. Патрули находились на 14 миль дальше в Дуврском проливе, чем во время предыдущего набега, в октябре 1916 г., и имели в прикрытии значительно большее число эскадренных миноносцев; однако противнику удалось уничтожить 1 траулер и 7 дрифтеров, а также повредить несколько других судов, причем потери с британской стороны составили 22 убитых, 54 пропавших без вести и 13 раненых. Было ясно, что необходимо усилить защиту. На следующую ночь огневое заграждение снова действовало, и пролив попрежнему охранялся.

Дальше, к западу, в Английском канале при попытке атаковать конвой закончила свою карьеру *UB-17* (Браншейд). К концу войны патрули, находившиеся дальше в Английском канале, даже горько жаловались, что Дуврский патруль не пропускает подводные лодки, делая их службу невыносимо однообразной. В данном случае эскадренный миноносец *Онслоу* (*Onslow*), сопровождавший конвой, находился у Портлэнда, когда заметил, как под килем у него прошла торпеда. Не трудно было повернуть по следу торпеды и сбросить глубинные бомбы в том месте, откуда она была выпущена. *UB-17* всплыла, накренилась на левый борт и затонула.

К северу от Ирландии подводные лодки продолжали уничтожать суда. В ночь на 12 февраля одна из них *U-89* (Баук) была таранена и потоплена со всем личным составом бронированным крейсером *Роксбро* (*Roxburgh*), шедшим в эскорте океанского конвоя; ее место заняли другие подводные лодки, потопившие много больших судов. 1 марта вооруженный вспомогательный крейсер, большой пароход компании „Аллан Лайн" *Калгэриен* (*Calgarian*) (17 515 *т*), несший также службу эскорта, погиб от торпед *U-19* (Шпис), этой реликвии довоенного подводного флота Германии. *Калгэриен* находился в Северном канале у острова Рэтлин, когда торпеда поразила его с дистанции 180 *м*. Шпис, видя, что пароход еще держится на плаву, вернулся, чтобы завершить свою работу. Несмотря на завесу из 7 эскадренных миноносцев, 11 траулеров и 3 шлюпов, ему удалось выпустить 2 торпеды, чтобы прикончить свою жертву. Другой тяжкий удар был нанесен подводными лодками

15 марта, когда почтовый пароход *Эмэзон* (*Amazon*) (10 037 *m*) был потоплен в 30 милях к *WtN* от мыса Мэлин Хэд. К концу месяца в Канале св. Георга действовала *U-101* (Георг), а у Мэлл-ов-Гэллоуэй (Mull of Galloway) *U-90* (Иетц); впоследствии оба эти командира за свои нападения попали в список военных преступников. Первый потопил 12 марта *Тринидад* (*Trinidad*) (2 592 *m*), причем погибло 39 человек. Вторым образчиком деятельности Георга было потопление небольшого *Лох Фишер* (*Lough Fisher*) (418 *m*) со всем личным составом, 30 марта в 12 милях на *SSO* от мыса Хэлвик Хэд. Одним из уничтоженных больших судов был *Итониэн* (*Etonian*) (6 515 *m*), затонувший 23-го в 34 милях к $StO^1/_2O$ от Олд Хэд-ов-Кинсэйл (Old Head of Kinsale) после больших усилий отбуксировать его в порт. При нападении на *Комри Касл* (*Comrie Castle*) (5 173 *m*) 14-го в Английском канале подводная лодка была замаскирована под дрифтер, с поставленными трубой и кормовым парусом, и несла красный огонь. Дав гудок сиреной, она только-только разошлась с пароходом компании „Юнион Касл Лайн“ и быстро пустила в него торпеду. На следующее утро пароход был отбуксирован в тонущем состоянии на рейд Св. Елены (о. Уайт) (St. Helen's Roads).

Нападение на атлантические конвои, приближавшиеся к побережью северной Ирландии, было рискованным делом для подводных лодок. Из книги Шписа можно получить представление об опасностях, окружавших подводные рейдеры. В свое следующее крейсерство на *U-19* Шпис необдуманно возвратился на место своей последней победы и едва спасся и вернулся домой, чтобы рассказать о своих приключениях [1]. Другим не так повезло. 15 марта эскадренные миноносцы *Майкл* (*Michael*) и *Морсби* (*Moresby*), патрулировавшие в этих водах, застигли *U-110* (Кроль) непосредственно после уничтожения ею парохода. Эскадренные миноносцы подобрали команду с одной из шлюпок, затем, заметив на поверхности след от погружения подводной лодки, сбросили над ней глубинные бомбы. Принужденная подняться на поверхность, *U-110* была прикончена орудийным огнем, причем 6 человек ее команды было спасено. В южной части Ирландского моря патрули добились очередного успеха, когда патрульное судно *PC-51* забросало глубинными бомбами *U-61* (Дикман) в Канале Св. Георга в ночь на 26-е. Этот случай интересен тем, что первоначальное намерение таранить пришлось в последний момент оставить, так как заклинился руль. *PC-51* описало полциркуляции и отошло от противника. К счастью, дефект был быстро исправлен.

На Дуврском бараже в марте погибла одна подводная лодка. 10-го, рано утром, *UB-58* (Леве) пыталась пройти через пролив, но увидела на своем пути 6 дрифтеров и нырнула навстречу смерти. На следующий день у Линкольнширского побережья [2] от глубинных бомб эскадренных миноносцев *Ритривер* (*Retriever*), *Стёрджен* (*Sturgeon*) и *Трестер* (*Thruster*) погибла *UB-54* (Хехт). Эскадренные миноносцы гото-

---

[1] Во время возвращения *U-19* после случайного избавления имел место единственный доказанный случай, когда команда подводной лодки вступила на британскую землю. Шпис послал несколько человек команды на берег, на уединенный остров Сент-Килда (St. Kilda), чтобы подстрелить несколько овец.

[2] Михельсен пишет: в „Английском канале“.

вились образовать завесу впереди шедшей в крейсерство дивизии легких крейсеров, когда, примерно, в 1 миле слева по носу *Стёрджена* была замечена рубка подводной лодки. Злополучная лодка появилась прямо среди флотилии. Впереди шел *Стёрджен*, слева вырисовывался *Ритривер*, а справа — *Трестер*. *UB-54* сразу же нырнула, пытаясь проскользнуть в быстро суживавшийся промежуток между преследовавшим ее *Стёрдженом* и приближавшимся *Ритривером*. *Стёрджен* нагнал ее. Эскадренный миноносец смело пошел по следу подводной лодки и сбросил с обоих бортов глубинные бомбы, установленные на 40 футов. Когда взрывы прекратились, над водой показался под большим углом нос *UB-54*. *Стёрджен* снова повернул на нее. *UB-54* сделала отчаянную попытку спастись погружением, но в тот момент, когда она скрылась под волнами, за нею последовал остаток глубинных бомб со *Стёрджена*, 2 бомбы с *Ритривера* и 2 — с *Трестера*. Масло и обломки отметили место этой лихой атаки; но так как не было спасено уцелевших и не было видно тел, Адмиралтейский отчет отметил лодку только „вероятно потопленной". Спустя 7 недель „дальнейшие сведения" рассеяли все следы сомнения в исходе атаки [1]. Наконец, вдали от этих прибрежных вод *UC-48* была настолько повреждена в бою с патрульными судами, что принуждена была 24 марта искать убежища в Ферроле, где и была интернирована [2].

10 марта было атаковано еще одно госпитальное судно. В этот день в Бристольском канале было потоплено несколько судов; к вечеру *Гилфорд Касл* (*Guildford Castle*) (8 036 *т*), шедший из Кэп Тауна в Эвонмаут с 438 ранеными, приближался к концу своего долгого перехода. В 17 ч. 35 м. четвертый помощник заметил след торпеды на дистанции около 650 *м*. Пароход положил лево на борт, получил удар каким-то погруженным предметом, вздрогнул и накренился на 4°. Затем он выровнялся, но сразу же были посланы сигналы о помощи. Однако, обследование не обнаружило повреждений, и судно благополучно дошло до порта. При осмотре корпуса был найден след вдоль левого борта, по которому скользнула торпеда. Кроме того два или три человека видели перископ. Судно было, конечно, ярко освещено и несло все установленные знаки своего гуманитарного назначения.

В апреле подводные лодки потопили 67 британских судов общим водоизмещением в 209 469 *т*. С этого времени число и тоннаж уничтожаемых судов пошли на убыль с небольшими колебаниями, но в общем с тенденцией к снижению. Михельсен указывает, что в апреле в море находилось 22 лодки Северного моря; это число возросло до 27 в мае, когда немцы делали последнюю попытку вновь достигнуть потерянного положения.

15 апреля пароход компании „Аллан Лайн" *Померэниен* (*Pomeranian*) (4 241 *т*) был потоплен в 9 милях на *NWtW* от Портлэнд Билля так быстро, что из 56 человек его команды спасся только один. Выплыв на поверхность воды, он уцепился за рангоут под самым вороньим гнездом (crow's-nest); пароход уже стал на грунт, и матроса вскоре сняли с его ненадежного убежища. На следующий день паро-

[1] *Newbolt*, Submarine and Anti-Submarine (*Ньюболт*, Подводные лодки и противолодочная борьба), стр. 214.

[2] 14 марта 1919 г. *UC-48* была затоплена своей командой перед тем, как она должна была быть передана союзникам.

ход компании „Кэнэдиен Пасифик" *Лейк Мичиген* (*Lake Michigan*) (7 640 *т*) был потоплен в 93 милях на *NW* от острова Игл (Eagle Island). 28-го в 12 милях к западу от острова Бардси (Bardsey) был так же потоплен пароход *Оронса* (*Oronsa*) (8 075 *т*), причем погибло 3 чел. 2 судна погибло на минах; за весь 1918 г. от мин погибло только 10 британских судов!

Интересно сравнить апрель 1918 г. с этим же трагическим месяцем предыдущего года. В 1918 г. было потоплено 67 судов водоизмещением в 209 469 *т*; 12 месяцами раньше было уничтожено 155 британских судов в 516 394 *т*. В сентябре 1918 г. потери снизились до 48 судов в 136 859 *т*. Этот результат был достигнут, несмотря на дополнительную работу по охране американских воинских транспортов.

В апреле на Дуврском бараже погибли еще 2 подводные лодки. 11-го *UB-33* (Грегор), избегая бдительности дивизиона дрифтеров, погрузилась на свою погибель. Несколько недель спустя из погибшей лодки был поднят стальной ящик, содержавший секретные кодовые и сигнальные книги. 22 апреля через Дуврский пролив проходила *UB-55* (Веннингер). Показались траулер и 7 дрифтеров. *UB-55* поспешно погрузилась; раздался оглушительный взрыв, и подводная лодка закрутилась, накренилась и с треском ударилась о дно. Внутри лодки воцарилась темнота. Сквозь переборки просачивалась вода. Лодка лежала на глубине 100 фут. (30 *м*) с разбитыми сложными внутренними механизмами. Вода безжалостно просачивалась внутрь. Были сделаны попытки открыть люк боевой рубки и создать воздушную подушку, поскольку поступающая внутрь вода сдавливала воздух. Люк медленно открылся, и на поверхность вырвался большой воздушный пузырь. 20 человек команды спаслись из своего стального гроба, и на рассвете 3 живых немца были подобраны дрифтером; другой дрифтер нашел еще 3 живых и одного мертвого. В апреле исчезла *UC-79* (Крамейер). Немцы приписывают ее гибель мине, и ее разбитый корпус вероятно покоится на усеянном погибшими судами дне Северного моря или под Дуврским баражем.

День 23 апреля будет всегда связан с бессмертной славой операции заблокирования Зеебрюгге; блокировочные корабли были затоплены в устье канала; в Остэнде атака потерпела неудачу. Попытка была повторена в мае, когда *Виндиктив* (*Vindictive*) был поставлен поперек входа в канал в Остэнде. Обломки крейсера препятствовали большим кораблям легких сил вроде эскадренных миноносцев выходить в море в течение 3 недель и представляли опасность в течение 2 месяцев. Однако, через 2 дня после заблокирования *UB-16* вышла из Зеебрюгге [1] мимо затопленных судов. В Остэнде, когда *Виндиктив* развернуло (was slewed round), блокирование стало частичным. К этому времени силы фландрского отряда пошли на убыль. Большинство германских авторитетов согласно с тем, что все лодки и личный состав следовало послать в Средиземное море или же весною 1918 г. присоединить к флотилиям Северного моря. Из отечественных портов они все же могли бы пред-

---

[1] *Schultz,* The British Assault on the German Bases at Zeebrugge and Ostend (*Шульц,* Британское нападение на германские базы в Зеебрюгге и Остэнде). Составлено по документам морского архива, U. S. N. I. Proceedings, июнь 1929 г., стр. 582. (*Примечание авторов.* Шульц говорит, что лодкой, прошедшей препятствия, была *UB-15*. Это невозможно, так как *UB-15* была в 1915 г. послана в Адриатику и передана австро-венгерскому флоту. Лодка, о которой идет речь, вероятно была *UB-16*.)

принимать нападения на торговые суда, курсировавшие между Голландией и Англией, или на суда, поддерживавшие сообщение со Скандинавией. Вместо этого они оставались в бельгийской базе, пока военный разгром в октябре не заставил увести их оттуда. Дуврский бараж был теперь уже настолько усовершенствован, что старое сетевое заграждение было снято. Однако, в августе оно было поставлено опять, но только с минами, простираясь от восточных Гудвинских мелей до Гравелина (Gravelines) [1]. На прибрежное заграждение у фландрских берегов больше не обращали внимания.

После операции 23 апреля только немногие фландрские лодки пытались входить в Английский канал; район их деятельности сократился, и их крейсерство было ограничено Северным морем. О том, какой любопытной работой они занимались в летние месяцы, будет сказано ниже. Здесь должно быть отмечено, что командование германскими силами во Фландрии, т. е. военными кораблями, базами, береговыми и морскими бригадами на берегу, было возложено на адм. Шредера. В мае отряд кораблей этих морских сил под командой Конрада Альбрехта состоял из 19 эскадренных миноносцев, 16 миноносцев типа „А", 7 моторных катеров, 24 моторных катеров-тральщиков и 4 минных заградителей с 2 флотилиями подводных лодок из 22 лодок „UB" и 12 лодок „UC". Подводными лодками ведал капитан Бартенбах. По германским сведениям фландрский отряд подводных сил уничтожил минами и торпедами в общей сложности 2 554 судна, водоизмещением в 4 400 000 *т*, что составляет одну треть всего потопленного тоннажа. Работая от мыса Флэмборо Хэд на западе до Ирландского моря и отдаленного Бискайского залива, они потеряли 80 своих единиц, что составляет около половины общего числа подводных лодок, погибших в море во время боевого плавания как от противолодочных мероприятий союзников, так и от несчастных случаев [2].

Если деятельность фландрских лодок сократилась, то большие подводные лодки действовали теперь далеко в Атлантическом океане и совершали крейсерства продолжительностью в 3 месяца. 23 декабря 1917 г. Кольбе, вступивший в командование одной из переделанных лодок типа „Дейчланд", вышел на ней в море и вернулся только 19 апреля 1918 г. Под его командой была, повидимому, *U-152*, и в течение своего крейсерства она дошла до берегов Португалии и Западной Африки и даже до Канарских островов. Несмотря на продолжительность своего плавания, Кольбе по возвращении смог донести о потоплении тоннажа только в размере 30 000 *т*. 14 января из Киля вышла в район Азорских островов *U-155*—на этот раз под командой Экельмана. По возвращении обратно 4 мая командир лодки донес об уничтожении 50 000 *т* судов. В числе уничтоженных судов был угольщик итальянского флота *Стеропе* (*Sterope*) (9 550 *т*), с которого он взял 7 апреля 45 *т* жидкого топлива. Он также ограбил и потопил испанский пароход *Гиральда* (*Giralda*) (2 194 *т*)—56-е по счету потопленное испанское судно. 28 марта еще одна из этих переделанных торговых подводных лодок *U-157* (под командой Макса Валентинера) перехватила у Кадикса испанский пароход *Инфанта Исабел де Борбон*

[1] *Chatterton*, Auxiliary Patrol (*Чаттертон*, Вспомогательный патруль), стр. 193.
[2] Статья Шульцэ в „Marine Rundschau"; дата не указана.

(*Infanta Isabel de Borbon*). Итальянское вспомогательное судно *Прометео* (*Prometeo*) (4 455 *т*), потопленное артиллерийским огнем 18 марта в Атлантическом океане, вероятно также было жертвой этих корсаров.

9 апреля *U-154* (Герке) появилась у Монровии и открыла огонь по радиостанции; она была занята этим делом, когда появился пароход компании „Демпстер“ *Бьюруту* (*Burutu*). Повидимому, Герке принял его за вооруженный коммерческий крейсер, так как прекратил обстрел. На следующий день *Бьюруту* был атакован большой подводной лодкой. Ему удалось уклониться от торпеды, после чего он был обстрелян с дистанции 2 500 *м* всем четырехорудийным бортовым залпом подводной лодки [1]. Затем дистанция увеличилась до 5 000—6 000 *м*; началась погоня, продолжавшаяся до наступления темноты. Стреляя из своего носового орудия, подводная лодка старалась прижать *Бьюруту* к берегу; но с наступлением ночи *Бьюруту* ускользнул от преследования и ушел в Сьерра Леоне. *Бьюруту* пришел в порт с большим креном; он имел 2 попадания и 1 убитого. Затем *U-154* соединилась с *U-153*, и 25 апреля они встретились с судном-ловушкой *Уиллоу-Бранч* (*Willow Branch*) (быв. *Бомбала*), возившим грузы между Гибралтаром и Сьерра Леоне [2]. Это судно было в пути 9-й день и в момент появления 2 больших подводных лодок находилось у мыса Бланко. 2 подводные лодки выпустили 30 снарядов, прежде чем пристрелялись по цели. В течение $2^1/_2$ часов бой то разгорался, то утихал. В конце концов горящий остов *Уиллоу-Бранч* был оставлен командой в количестве 53 человек; третий помощник был взят в плен. Что касается противника, то он потерял 1 убитым и 7 ранеными. События, происшедшие затем в этих тропических широтах, были ужасны. На следующий день шлюпки с командой судна-ловушки разошлись. Шлюпка капитана пропала без вести. Другая дрейфовала 8 суток под палящими лучами солнца; уцелевшие страдали от мучительной жажды. Некоторые из них — всего 11 — напились морской воды и сошли с ума. На девятое утро остальные 14 человек вышли на берег в устье реки Сенегал. Двое наиболее сильных пошли на поиски и нашли небольшую лужу; немного напившись, они побрели обратно к своим товарищам, неся с собой живительную влагу. Было слишком поздно: все умерли. На следующий день эти двое побрели дальше, затем, встретив дружественных арабов, были доставлены на французский пост.

Возмездие не заставило себя ждать. 11 мая обе эти подводные лодки — *U-153* и *U-154*—были замечены на широте мыса С.-Винсент *E-35*, одной из британских подводных лодок, базировавшихся на Гибралтар. Последовал оживленный двухчасовой бой; в конце концов *U-154* была взорвана метко выпущенной торпедой с британской лодки. Ввиду присутствия *U-153* поиски уцелевших не могли быть произведены.

Через воды метрополии начали во все возраставшем количестве проходить транспорты с американскими войсками, что значительно увеличило напряженность работы и без того перегруженных патрульных сил. В опасных районах эти ценные суда приходилось снабжать эскортом ценой ослабления наступательных действий против ныряющих мародеров. Гайер говорит, что для одновременного нападения на конвои тор-

[1] На *U-151* *U-154* было установлено по 4 орудия (два — 150-*мм* и два — 88-*мм*). Ни одна из других германских подводных лодок, достроенных и выходивших в море в 1918 г., не была так сильно вооружена.

[2] Вследствие недостатка тоннажа суда-ловушки курсировали с настоящими грузами.

говых судов и войсковых транспортов лодок нехватало; а поскольку эти последние можно было атаковывать только торпедами, серьезных действий против них не было предпринято. Излюбленной добычей подводных лодок были торговые суда. Шеер указывает, что сосредоточение подводных лодок против конвоев потерпело неудачу, потому что конвои обходили опасные районы; подводные лодки напрасно ждали их. Тем не менее попытки топить воинские транспорты делались, и Шеер говорит, что „подводные крейсера" (!) следовали за конвоями, вызывая другие лодки для нападения сосредоточенными силами вблизи побережья. Однако, он признает, что конвои транспортов с войсками слишком хорошо охранялись, чтобы атаки могли быть легкими. Цена этой безопасности достигалась простым приемом снятия судов со службы патрулирования для сопровождения войсковых транспортов. Американский адм. Симс свидетельствует о том, что из 1 500 000 войск Соединенных штатов, перевезенных в течение лета 1918 г., 1 000 000 был переправлен на британских судах; и это несмотря на то, что было уже уничтожено 2 777 судов водоизмещением в 7 082 977 *т.* Из числа кораблей, которые были нужны для охраны перевозки войск, 70% были британскими; из эскадренных миноносцев только 14% было американских, а из вспомогательных судов американских было только 3%. Из общего числа обширных вспомогательных патрульных сил в 3 000 судов американских судов было 160 [1]. Конвоирование караванов с американскими войсками потребовало 393 эскадренных миноносцев и 51 океанского конвоира. В апреле в этой работе помогало 150 американских судов; к июлю это число возросло до 250. Вооруженные вспомогательные крейсера превратились в воинские транспорты, патрульные суда стали конвоирами; к июню было переброшено 1 000 000 американских войск. 56 американских солдат погибло 23 мая при потоплении в Английском канале вспомогательного крейсера *Молдавия* (*Moldavia*) (9 500 *т*) — единственная потеря, нанесенная подводными лодками конвоям с американскими войсками. Подводные лодки поймали также возвращавшийся порожняком на запад *Президент Линкольн* (*President Lincoln*) (18 168 *т*)—он был потоплен *U-90* (Иетц) 31 мая, и *Ковингтон* (*Covington*) (бывший пароход Гамбург-американской линии *Цинциннати*, 16 339 *т*), пущенный ко дну в ночь на 1 июля лодкой *U-86* (Патциг), с 6 чел. команды. После 21 марта, когда немцы предприняли свое большое наступление на Западном фронте и когда германские войска прорвали фронт союзников во Франции и во Фландрии [2], все пригодные суда любого размера

---

[1] Соединенные штаты заказали 927 противоподводных единиц (279 эскадренных миноносцев, 448 истребителей подводных лодок, 112 судов типа „Игл", 67 подводных лодок и 21 тральщик), но большинство из этих кораблей не было готово во-время, чтобы принять участие в боевых операциях.

[2] После крушения России в Германии надеялись, что большое число судостроительных рабочих будет освобождено от военной службы для содействия более быстрой постройке новых подводных лодок. Остальные войска, освободившиеся с Восточного фронта, могли бы быть использованы для разгрома Италии. Указывали, что столь решительная победа должна сильно поддержать подводную кампанию в Средиземном море, где уже был достигнут значительный успех в войне против морской торговли. Начальник подводного управления энергично защищал эти предложения, но прочие морские и военные вожди оценивали их по-разному. Гинденбург и Людендорф уже решили предпринять большое наступление на Западном фронте ранней весной 1918 г. и отвергли все предложения об отвлечении живой силы с Восточного фронта на верфи. Позднее, в 1918 г.,

были реквизированы для перевозки войск. Главная масса американских войск была высажена в С.-Назере (St. Nazaire), и с апреля по октябрь каждые четыре дня в порты союзников входило по одному конвою транспортов с американскими войсками. Рекордное число солдат, перевезенных одним конвоем, было 31 693 человека. Натиск немцев был наконец задержан.

Характерной особенностью кампании 1918 г. был полный неуспех попыток подводных заградителей „UC" причинить значительный ущерб британской торговле. За время с 1 января по 11 ноября на минах вокруг британских островов погибло 8 британских судов. В то время как за 1917 г. удалось уничтожить 32 из этих подводных лодок, в 1918 г. было потоплено патрулями или погибло от несчастных случаев менее трети этого числа. В январе 1918 г. из 79 лодок типа „UC" несомненно оставалось еще 37 единиц, и в течение всего лета они были поглощены работой. Что же они делали?

Задача этих подводных заградителей является одним из наиболее интересных предприятий заключительных стадий морской войны. По большой дуге на дистанции около 45 миль от Бел Рок у Ферт-ов-Тэй начали обнаруживаться мины; затем их стали вытраливать по все более удлинявшемуся радиусу. Загадка их местоположения и назначения через некоторое время была отгадана. Тихо и методично тральщики убирали одну группу за другой. Не подозревая этого, противник продолжал выгружать полные грузы мин мористее предыдущих групп. Все лето подводные лодки пересекали взад и вперед Северное море. Они принимали груз мин, шли ставить их и возвращались домой за следующей партией. Они выходили в поход сразу же, как только удавалось закончить погрузку по возвращении. К октябрю германский план был выполнен [1]; этот план состоял в том, чтобы поймать в ловушку и ослабить Гранд-Флит при выходе его из шотландских баз для боя с Флотом Открытого моря, когда последний выйдет в море в последней отчаянной попытке добиться победы. Неприятель так твердо верил в существование своего большого заграждения, что в ноябре крейсер *Кенигсберг* (*Königsberg*) сделал большой обход, чтобы избежать этих воображаемых минных полей, не подозревая, что уже много времени тому назад они были вытралены 60 тральщиками, базировавшимися на Ферт-ов-Тэй и выделенными для этой опасной работы [2].

Чтобы соблюсти внешнюю видимость обычного хода вещей, немцы продолжали ставить мины в других местах, в частности у Дувра и на

они с меньшей неохотой относились к подобным предложениям (*Гайер,* U. S. N. I. Proceedings, апрель 1926 г., стр. 656).

[1] После 1918 г. германский министр обороны отрицал, что поле у Бел Рок имело какую-нибудь связь с движениями Флота Открытого моря. Это отрицание неубедительно.

[2] Утром 15 ноября 6 британских легких крейсеров и 10 эскадренных миноносцев вышли из Форта навстречу *Кенигсбергу.* На этом крейсере шел адм. Мейрер для согласования подробностей передачи Флота Открытого моря под британскую охрану. Британское морское командование, конечно, указало германскому кораблю безопасный путь через Северное море. *Кенигсбергу* был указан курс, который должен был привести его на рандеву к 14 час., но уже утром флагманский крейсер Мейрера *Кардиф,* находившийся с ним в радиосвязи, получил от него объяснение относительно изменения им указанного курса и как он в одном районе обошел германское минное поле, давно уже вытраленное нашими кораблями („The Triumph of the Royal Navy" („Триумф королевского флота") майор *Персиваль Гиббонс* R. M. L. I., стр. 4).

пути судов, шедших по военному фарватеру к Метилу (Methil). 27 марта взорвался на мине старый эскадренный миноносец *Кэйл* (*Kale*), а на следующий день был потоплен торпедой вооруженный пароход *Титонус* (*Tithonus*), шедший в эскорте скандинавского конвоя. Мы знаем, что бесплодный набег Флота Открытого моря на скандинавские конвои 24 апреля 1918 г. потерпел неудачу. Вблизи Ставангера у линейного крейсера *Мольтке* вышли из строя машины, и все соединение вернулось обратно. Шпис, возвращавшийся домой на *U-19* из своего последнего крейсерства, заметил Флот Открытого моря у норвежских берегов на большой дистанции. Не зная, что германский флот в море, он принял германские корабли за Гранд-Флит. Поэтому он дал радиограмму с донесением об обнаружении „больших британских морских сил“ в районе норвежского побережья. Телеграмма была принята Флотом Открытого моря, который сразу же перестроился в „боевой порядок“ для сражения с флотом, которым было не что иное, как он сам!

Несмотря на выход из строя *Мольтке*, Хиппер [1] продвинулся на север до обычного пути скандинавского торгового движения. К счастью, один конвой только что вошел в Форт, а другой готовился к отплытию; поэтому немцы никого не нашли. После этой экскурсии маршрут конвоев был перенесен дальше на север. По военному фарватеру вдоль восточного берега Британских островов торговое движение шло беспрерывно; отсюда много судов шло в Норвегию, Данию и Швецию. Против этих судов подводные лодки имели мало успеха. 1 мая взорвался на мине тральщик *Блэкморвэйл* (*Blackmorevale*), а шлюп *Рододендрон* (*Rhododendron*) был потоплен торпедой; с другой стороны этот маршрут притягивал к себе подводные лодки, и для многих из них это имело роковые последствия.

До сих пор дрифтеры Северного канала на протяжении долгих утомительных лет сторожевой службы в суровую и штормовую погоду не имели трофеев. Наконец, им тоже довелось сыграть свою роль в поражении противника. Поздно вечером 17 апреля дрифтер *Пайлот Ми* (*Pilot Me*) заметил у мыса Торр Хэд перископ в 40 *м* от правого борта. Идя зигзагообразным курсом, дрифтер повернул к этому месту и сбросил там несколько глубинных бомб. Через четверть часа между *Пайлот Ми* и другим дрифтером *Йонг Фред* (*Joung Fred*) всплыла на поверхность *UB-82* (Бекер). Встреченная огнем и с других дрифтеров, поврежденная подводная лодка попыталась погрузиться. Было слишком поздно; *Йонг Фред* сбросил на нее еще 2 бомбы. Раздался сильный взрыв, и с разбитой подводной лодки всплыли обломки. В последний день месяца дрифтеры снова добились успеха. Приблизительно на рассвете 30-го дрифтер *Кориопсис II* (*Coreopsis II*) заметил *UB-85* (Крех), шедшую на восток в направлении Северного канала. Эта подводная лодка вышла с Гельголанда 16-го, обогнула Шотландию и уже около недели действовала в этом районе. При проходе у дрифтера по носу, она была приветствована тремя снарядами; вследствие волнения огонь, казалось, был не очень действительным, и *UB-85* продолжала итти вперед, преследуемая

[1] 11 августа 1918 г. адм. Шеер сдал командование Флотом Открытого моря и сменил адм. Хольцендорфа в должности начальника морского генерального штаба. Он передал командование адм. Хипперу. Статс-секретарь по морским делам адм. Капелле был замещен в.-адм. Риттер фон-Манн-Тихлер (бывшим начальником подводного управления); этой переменой надеялись способствовать осуществлению большой программы строительства подводных лодок.

дрифтером. Внезапно *UB-85* выпустила ракету Вери, в то время как Крех и его команда махали руками. Когда подошли другие дрифтеры, команда была снята, а лодка затонула. Немцы рассказывали взявшим их в плен, что в течение 2 дней патрули заставили их держаться под водой. Ни одна из выпущенных торпед не попала в цель. В довершение всех неудач из аккумуляторов выделилось много хлорного газа, вследствие чего среди команды начались отравления. Боевая рубка была исковеркана одним из снарядов с *Кориопсиса* и, когда лодка погружалась, внутрь корпуса попало 15 *т* воды. От этого работа испорченных аккумуляторов не улучшилась. Поэтому Крех решил сдаться; нельзя сказать, что он был чрезмерно огорчен судьбой своей лодки [1].

Погибла также подводная лодка *U-104* (Бернис). Она была построена по чертежам одного из наиболее удачных типов „средних“ подводных лодок („Mittel U-boats“), которые когда-либо были спроектированы. После обстрела и потопления ее шлюпом *Джесамайн* (*Jessamine*) 25 апреля к югу от Ирландии удалось спасти только 1 человека из ее 40 офицеров и команды.

С наступлением мая немцы сделали последнее усилие. В море вышли 27 подводных лодок Северного моря и 8 фландрских лодок; в то же время 16 других лодок крейсеровали на свободе в Средиземном море, а 4 большие лодки действовали далеко от берегов в Атлантическом океане. Больше никогда число подводных лодок, находившихся на „боевом фронте“, не достигло столь высокой цифры. Впрочем, в последние дни войны все наличные лодки, готовые к выходу в море, были собраны в германских портах Северного моря для драматического „финала“. Не меньше чем 16 германских подводных лодок погибло в этом месяце или было обезврежено, включая 5 лодок в Средиземном море. За май только очень немногие подводные лодки прошли через „рогатки“ огней и мин в Дуврском проливе; 2 мая еще 2 лодки попытались пройти и потерпели неудачу. В 8 ч. 5 м. *UB-31* (Браун) нырнула, чтобы уйти от дрифтеров *Лорд Лейтрим* (*Lord Leitrim*), *Лоял Фрэйнд* (*Loyal Friend*) и *Ошен Ромер* (*Ocean Roamer*), поддержанных двумя дирижаблями: британским *SSZ-29* и французским *VZ-2*. *UB-31* взорвалась. 5 минут спустя на восточной стороне *UC-78* (Х. Кукат) была загнана под воду дрифтерами *Мэри* (*Mary*), *B. T. B* и *Аур Фрэйнд* (*Our Friend*); она или тоже коснулась мины или же была уничтожена глубинными бомбами. После этой двойной потери подводные лодки некоторое время тщательно избегали проходить Дуврским проливом.

Спустя неделю в Английском канале *UB-78* (Штосберг) была протаранена и потоплена пересекавшим канал транспортом *Куин Александра* (*Queen Alexandra*) (9 мая); вскоре последовал второй успех. На рассвете 12 мая пароход компании „Уайт-Стар Лайн“ *Олимпик* (*Olympic*) входил в канал, нагруженный американскими войсками, под конвоем 4 американских эскадренных миноносцев. Капитан и сигнальщики огромного парохода одновременно увидели справа по носу в $1^1/_2$ румбах от курса корпус подводной лодки, всплывающей на поверхность примерно в полумиле. Это была *U-103* под командой Клауса Рюккера. Он уже доказал свои каперские способности, командуя лодкой *U-34* в Средиземном море. Отозванный из южных вод, он был послан

[1] *Chatterton*, Auxiliary Patrol (*Чаттертон*, Вспомогательный патруль), стр. 265-269.

на запад с *U-103* для нападения на торговые суда вообще, уделяя особое внимание американским воинским транспортам. Теперь ему представилась отличная возможность, цель громадных размеров и ценности — самый большой воинский транспорт, который только могла поразить торпеда. Но все дело испортила неопытность команды. Он уже вышел на позицию для атаки, но только для того, чтобы услышать, что торпеды в кормовых аппаратах не готовы к выстрелу. Ничего не оставалось, как попытаться второй раз выйти на позицию. Поэтому Рюккер лег на курс, параллельный пароходу, держась на такой глубине, что „спаржа" (немецкое прозвище перископа) была как раз под поверхностью воды. Повидимому, снова произошла какая-то путаница, так как лодка выплыла на поверхность и выдала свое присутствие. Над *U-103* просвистел снаряд из носового орудия *Олимпика*. Подводная лодка шла вперед под обоими моторами, когда колосс изменил курс, чтобы ее таранить. В тусклом свете утренней зари Рюккер увидел прямо над собой громадный корпус гигантского корабля. *U-103* сделала отчаянную попытку спастись, повернув внутрь круга циркуляции парохода. *Олимпик* ответил на этот маневр, положив руля лево на борт. В 3 ч. 05 м. форштевень парохода нанес подводной лодке страшный сокрушительный удар. *U-103* пришел конец. Находившиеся на мостике парохода слышали, как лопнули цепи паравана; затем они увидели, как развороченный корпус побежденной подводной лодки поднялся из воды почти вертикально. Остов разбитой лодки оказался за кормой, после чего кормовые орудия парохода открыли огонь. Левиафан компании „Уайт Стар" с исковерканным штевнем продолжал свой путь в Саутхэмптон и позднее перехватил сообщение американского эскадренного миноносца *Дэвис* о спасении последним 35 человек, уцелевших с *U-103*, потопленной орудийным огнем *Олимпика* [1]. Рюккер впоследствии заявил, что конец одного из винтов *Олимпика* распорол корпус его лодки. Произошло ли это перед таранением *U-103* или после — не ясно. Во всяком случае он заявил, что был принужден подняться на поверхность, чтобы спасти жизнь своим людям. Будучи на краю гибели, он просил пощады и спасения для себя и своей команды и получил и то и другое. Это был человек, который за 3 года до описанного события перебил команду *Виктории* только потому, что это рыбачье судно осмелилось оказать ему слабое сопротивление! В тот же день британская подводная лодка *D-4*, входившая в состав патруля Английского канала, встретила *UB-72* (Трегер) у Портлэнда и взорвала ее торпедой, подобрав после этого 3 уцелевших. Двумя днями раньше другая британская подводная лодка *E-34* подобным же образом подорвала и потопила маленькую *UB-16* (Люэ) на протраленном фарватере у Гарвича.

Май был месяцем торжества противолодочной кампании. Кроме уже упомянутых успехов, еще 4 лодки были уничтожены в разных местах от Бискайского залива до Йоркширского побережья. Далеко позади конвоя из Ла-Палис (La Pallice) шел отставший пароход *Данаэ* (*Danae*) под охраной американской яхты *Кристэбэл* (*Cristabel*) и гидросамолета. Внезапно в этот летний вечер на тихом море была замечена совсем близко подводная лодка; она уже готовилась выпустить торпеду, когда

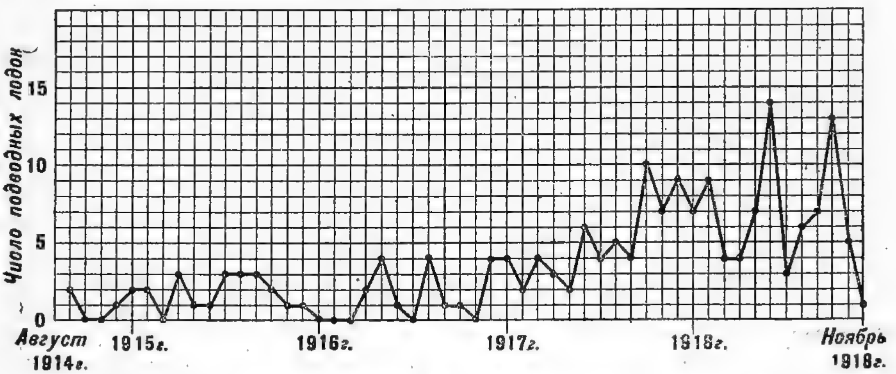
---

[1] В это время *Олимпиком* командовал капитан Бертрам Хейз (Bertram Hayes). В своей книге „Hull Down" (стр. 228—231) он дает полное описание таранения *U-103*, и большинство фактов, приведенных выше, взято из его повествования.

вокруг нее стали рваться глубинные бомбы. Снизу из глубины послышался зловещий грохот, после чего на поверхность всплыли черная нефть и обломки.

Днем позже, 24 мая, *UC-56* (Кизеветтер) дотащилась в Сантандер (Santander), выведенная из строя, и была разоружена. Ее командир пустил ко дну госпитальное судно *Гленарт Касл* и после перемирия был задержан под арестом в Лондоне для допроса. Поскольку он имел „гарантию безопасности" из Испании в Германию, то в конце концов его пришлось освободить. На следующий день после появления этого корсара *UC-48,* стоявшая интернированной в Ферроле, пыталась уйти, но была задержана.

Следующим успехом было потопление *UB-74* (Штейндорф) 26 мая у Портлэнда; она была уничтожена глубинными бомбами с вооруженной



Потери в подводных лодках (по месяцам).

яхты *Лорнэ* (*Lorna*); 4 человека ее команды были видны в воде; единственный спасенный умер тремя часами позже. Около того же времени новая *U-119* (Кольбе) вышла в Северное море и пропала без вести.

Что касается последней лодки, погибшей в мае 1918 г., то она погибла в районе восточного побережья Британских островов. 31 мая *UC-75* (Шмитц) атаковала здесь караван судов у мыса Флэмборо Хэд. Лодка, не принявшая мер предосторожности, была таранена старым, двадцатилетним эскадренным миноносцем *Фэри* (*Fairy*). Тяжко поврежденная *UC-75* стояла без движения; британский ветеран сделал поворот и, снова таранив своего противника, под конец открыл по нему огонь; лодка затонула с 26 человеками команды. Встреча оказалась слишком тяжелой для старого *Фэри.* Вся его носовая часть была разворочена, и он тоже затонул вскоре после этого.

Некролог погибших судов в мае показывает снижение по сравнению с предыдущим месяцем: подводными лодками было потоплено 59 британских судов в 188 729 *т* с 407 человеческими жертвами; на минах погибло одно судно в 3 707 *т.*

Заслуживают упоминания: пароход компании „Кэнэдиен Пасифик" *Медора* (*Medora*) (5 135 *т*), потопленный 2-го, в 11 милях к *WSW* от Мэлл-ов-Гэллоуэй; пароход компании „Нью Зиленд Шиппинг" *Хурунуи* (*Hurunui*) (10 644 *т*)—18-го, в 48 милях на *StW* от мыса Лизард; почтовый пароход *Мерионетшир* (*Merionnetshire*) (4 308 *т*) и *Кернрос* (*Cairnross*) (4 016 *т*), оба 27-го, около 100 миль к северу от Флорес на

Азорских островах; 30-го *U-62* (Хазхаген) потопила пароход компании „Кьюнард Лайн" *Осония* (*Ausonia*) (8 153 *т*) в 620 милях на $WtS^3/_4S$ от Фастнэта. В момент поражения торпедой он только что вышел из состава конвоя, находясь далеко в Атлантическом океане; команда покинула тонущий пароход, обстреливаемый *U-62*. В течение 8 дней и 9 ночей открытые шлюпки носились по водной пустыне, прежде чем уцелевшие были найдены, причем умерло 44 человека. Хазхаген говорит, что в то время подводные лодки были принуждены искать себе целей вдали от берегов, либо до того, как конвой формировался, либо после его расформирования; в момент, когда ему попался этот одинокий пароход, он находился на пути к Азорским островам.

Однако германские подводные лодки собирались расширить район своих операций. Скрытая угроза в виде визита *U-53* в 1916 г. была приведена в исполнение, и подводная война должна была вестись вдоль побережья Соединенных штатов. Бывшие торговые подводные лодки доказали, что можно выполнять расширенные операции; их обычными районами были до сих пор Азорские острова и Мадейра. Теперь им предстояло итти дальше на запад. Всего в течение лета в американские воды было совершено 7 крейсерств; 4 были выполнены лодками типа „Дейчланд" (*U-151*—*U-157*), 2—первыми настоящими подводными крейсерами *U-139* и *U-140* и 1—первым большим минным заградителем *U-117*. Один или два из этих походов можно проследить в деталях [1].

Первым большим корсаром, посланным на запад, была *U-151* (Ностиц и Иенкендорф), вышедшая из Киля 14 апреля. Она получила специальное распоряжение избегать нападения на суда до прибытия на ту сторону Атлантического океана. Несмотря на это, она 2 мая пыталась потопить торпедой пароход *Порт-Саид* (*Port-Said*), который и донес о ней. 13 мая она вновь нарушила приказание, атаковав у Азорских островов *Хентрес* (*Huntress*) (4 997 *т*). Однако, если бы немцы были в курсе дела, им не было бы надобности так серьезно заботиться о сохранении этого похода в тайне. Британское адмиралтейство уже предупредило Вашингтон о предстоящем появлении большой подводной лодки, так как такой корабль вышел 19 апреля из своей базы, чтобы начать операции в Делаварском заливе (Delaware bay) около 20 мая. В самом деле *U-151*, временно оборудованная под заградитель, подошла к берегам 21 мая. У мыса Генри, в виду ярких береговых огней, она поставила мины; ее работа была прервана проходившим мимо броненосным крейсером; но после того, как ничего не подозревавший военный корабль проследовал дальше, работа была закончена. Затем *U-151* заметила другой броненосный крейсер, возвращавшийся с учебной стрельбы в сопровождении буксира, тащившего щит; крейсер был совершенно не защищен; даже самые элементарные меры предосторожности не были приняты для его безопасности. 28 мая *U-151* перерезала в море у Нью-Иорка 2 кабеля — один в Европу, другой — в Южную Америку. Оставшиеся мины были поставлены в Делаварской бухте. 3 июня она перехватила сообщение, что на этом поле взорвалось 6 000-*т* судно и что американское судоходство дезорганизовано. В течение следующих 10 дней она была занята уничтожением судов и потопила несколько штук, в том числе *Харпетиэн* (*Harpathian*) (4 588 *т*), 5 июня, у мыса Генри, американские пароходы *Каролайна* (*Carolina*)

[1] *Lowell Thomas*, The Raiders of the Deep (*Лоуел Томас*, Корсары глубин), стр. 285.

(5 093 *т*) и *Тексел* (*Texel*) (3 210 *т*), а также несколько нейтральных пароходов и парусных судов. На обратном пути через океан *U-151* встретила 18 июня пароход *Двинск* (8 173 *т*), шедший в Ньюпорт Ньюз (Newport News) за войсками. После того как команда села в шлюпки, пароход был потоплен в 400 милях на *NO* от Бермуды. Весь этот день шлюпки держались вместе, но в течение ночи они разошлись. 10 дней одна из шлюпок дрейфовала при шторме по Атлантическому океану, пока не была найдена; другая была в море 8 дней; а одна с 22 человеками команды пропала без вести. Вскоре после потопления *Двинска U-151* увидела другой приближающийся большой пароход, как полагают, бывший *Кронпринц Вильгельм*; в него была также выпущена торпеда, и *U-151* ушла под воду, ожидая взрыва. Когда положенный промежуток времени истек, послышался глухой взрыв, затем второй и третий. *U-151* забрасывали глубинными бомбами. Лодка нырнула, и ничто не смогло остановить ее погружения. Испытанная на глубину в 50 *м* она в действительности дошла до 83 *м* (273 фута). Громадное наружное давление на этой глубине не позволяло продуть систерны, покуда огромным давлением сжатого воздуха не удалось преодолеть гидростатического сопротивления. После того как падение было задержано, *U-151* начала всплывать, сначала медленно, а затем, практически потеряв управление, вырвалась на поверхность, где ее мог поджидать противник. Поверхность воды взволновалась и извергла Левиафана. Со вздохом облегчения командир подводной лодки не увидел ничего кроме шлюпок *Двинска*. Несколько дней спустя из тумана появилась *Мауритания* (*Mauretania*), промелькнула вблизи и исчезла невредимой. 20 июля *U-151* пришла в Киль после 94-дневного крейсерства, в течение которого было покрыто 10 915 миль; по заявлению ее командира, он уничтожил 23 судна в 61 000 *т* и поставил мины, на которых погибло еще 4 судна.

29 июня адмирал Симс (флота США) сообщил в Вашингтон, что другая большая подводная лодка находится к западу от Ирландии и прибудет к берегам Америки около 15 июля. Эта лодка была первым „подводным крейсером" *U-140* и находилась под командой Копхамеля. Она вышла в море 22 июня, прибыла к побережью Америки 14 июля и до 1 сентября действовала в западной части Атлантического океана, после чего вышла в обратный поход. Копхамель уничтожил по его словам 30 000 *т* судов. За неделю до ее выхода в крейсерство вышла для постановки мин в американских водах другая лодка, *U-156* (Фельдт); прибыв на место 5 июля, она поставила свои мины и 1 сентября отправилась в обратный поход. До последнего этапа долгого плавания все шло хорошо. Затем 25 сентября в 130 милях от Бергена *U-156* коснулась одной из мин обширного Северного заграждения и погибла со всем личным составом. 19 июля на одной из мин, поставленных ею у острова Файр, взорвался крейсер Соединенных штатов *Сан-Диего* (*San Diego*).

В начале июля вышла в море четвертая большая подводная лодка. Это был новый подводный заградитель *U-117* (Дрешер, бывший командир *U-20*), имевший около 34 мин[1] и 24 торпеды. После расста-

[1] Тип *U-117 — U-126*; нормальный запас мин 34 + 2 мины в трубе-элеваторе + 6 мин в постановочных трубах = 42. Дополнительные мины, однажды погруженные, не были доступны для регулирования, а 6 мин в трубах для постановки были

новки своих мин (вызвавших гибель торговых судов водоизмещением в 23 000 *т*) она вернулась совместно с *U-140*. Последние три лодки (*U-140*, *U-156*, *U-117*) действовали у американского побережья в районе от мыса Гаттерас (Hatteras) до Ньюфаундленда.

В числе уничтоженных ими британских судов были: теплоход *Дорнфонтейн* (*Dornfontein*) (766 *т*), 2 августа, в 25 милях на *WNW* от острова Брайр (Brier) в Нова Скотиа; *Луз Бланк* (*Luz Blanca*) (4 868 *т*), 5-го, в 35 милях на *SW* от Галифакса; *Пенистон* (*Penistone*) (4 139 *т*), 11-го, в 145 милях на *SW* $^1/_2$ *S* от острова Нантукет (Nantucket); *Мéрло* (*Mirlo*) (6 978 *т*), 16-го, в полумиле на *StO* от буя Уимба Шол (Wimble Shoal) у мыса Гаттерас; пароход компании „Блу Фанель" *Дайомед* (*Diomed*) (7 523 *т*), 21-го, в 195 милях на *OSO* от острова Нантукет; наконец, небольшой *Эрик* (*Erik*) (583 *т*), 25-го, в 70 милях на *NWtW* от Сен-Пьер, в Ньюфаундленде. Проходя из южных вод на север, эти корсары применили новый способ уничтожения рыбачьего флота у Большой отмели (Grand Banks). 20 августа они захватили здесь рыбачье судно *Трайомф* (*Triumph*) в 60 милях на *SWtS* от мыса Кансо (Canso) и превратили его в ловушку [1]. Импровизированный корсар начал затем уничтожать своих бывших собратий. В тот же день были захвачены и потоплены подрывными патронами суда *Юна Э. Сондерс* (*Una A. Saunders*) и *Лусил М. Шхаре* (*Lucille M. Schhare*), а 25-го *Вернэ Д. Эдемс* (*Verna D. Adams*). Рыбачьи суда были застигнуты врасплох за работой, отнюдь не подозревая, что одно из них превратилось в неприятельское судно. 21-го подводная лодка также потопила еще одно рыбачье судно; а 25-го вместе с *Трайомфом* [2] потопила еще два — *Э. Б. Уолтерс* (*E. B. Walters*) и *Ч. М. Уолтерс* (*C. M. Walters*) в 35 милях на *WtS* от Малого Микелона. Затем, перейдя к Сен-Пьеру, они уничтожили *Клейтон У. Уолтерс* (*Clayton W. Walters*) и *Мериэн Эдемс* (*Marian Adams*), на следующий день потопили *Гломинг* (*Gloaming*), а 30-го уничтожили *Элси Портер* (*Elsie Porter*) и *Потентэйт* (*Potentate*) в 290 милях на *O* $^1/_2$ *N* от Сент-Джонса на Ньюфаундленде.

В августе *U-155* (Экельман), бывшая *Дейчланд*, нанесла вторичный визит в американские воды — на этот раз уже не в одежде мирного купца. Она прибыла 7 сентября и вернулась, когда прозвучал общий отбой. Непосредственно за ней следовала *U-152* (Франц), прибывшая 29 сентября и подобным же образом принужденная сократить свое крейсерство. Седьмая лодка, *U-139*, под командой знаменитого фон-Арно, была отозвана, не дойдя еще до Азорских островов. На минах, повидимому поставленных *U-155* или *U-152*, 20 сентября, подорвался линейный корабль Соединенных штатов *Миннесота* (*Minnesota*); поврежденный корабль дошел до порта. Адм. Симс оценивает ущерб, причиненный судоходству этими океанскими корсарами, в общей сложности в 110 000 *т*, главным образом небольших и малоценных судов. Он говорит, что следить за их движением от времени их выхода до их прибытия не представляло никакой трудности, благодаря перехвату радиограмм, которыми

практически „мокрым запасом" („wet-stowage"), используемым только на коротких походах. Число мин изменялось в зависимости от количества забираемых запасов; на трансатлантическом походе число мин было сокращено до 32—36 (Лейтенант комм. американского флота *Y. M. Quigler*, U. S. N. I. Proceedings, август 1928 г.).

[1] Интересно отметить, что 2 июля 1813 г. во время британской блокады побережья Соединенных штатов, когда обращалось особенное внимание на небольшие суда с птицей, овцами и т. д., прорывавшая блокаду часть коннектикутских рыбаков снарядила смэк *Янки* для захвата английского военного шлюпа *Игл* (*Eagle*). В его трюме были спрятаны 40 хорошо вооруженных людей, а на палубе находились три рыбака, гусь, теленок и овца. По выходе из Нью-Иорка судно было замечено и настигнуто *Иглом*. Оно было остановлено, и когда *Игл* подошел к борту, 40 человек выскочили, открыли огонь по англичанам, загнали их вниз и привели шлюп в Нью-Иорк. Это был прекрасный пример действий ловушки. Идею ловушки, конечно, можно найти в глубине истории—в Троянском коне (См. U. S. N. I. Proceedings, май 1928 г., стр. 440).

[2] Что впоследствии стало с этим маленьким капером, до сих пор остается тайной.

германское Адмиралтейство обменивалось с океанскими истребителями торговли.

После этого уклонения в сторону следует вернуться к кампании, которая велась вокруг Британских островов. В июне не было определенной разграничительной линии между зонами лодок Северного моря и фландрскими. Минное поле у Бел Рок поглощало всю энергию подводных заградителей, и лодкам „UB“ приходилось действовать, где они только могли. Вследствие отозвания патрульных судов для конвоирования американских воинских транспортов, они добились большего успеха, чем можно было ожидать. За этот месяц патрули не потопили вокруг Британских островов ни одной неприятельской подводной лодки; 2 погибшие следует отнести на счет мин: *UC-64* (Шварц) рано утром 20-го была загнана в Дуврский бараж дивизионом из 1 траулера и 7 дрифтеров; первый фландрский минный заградитель *UC-11* (Утке) взорвался на минах у Гарвича 26 июня.

Важнейшими из погибших судов, исчислявшихся числом 49, водоизмещением в 158 660 *т*, были: пароход компании „Кьюнард“ *Вандэлия (Vandalia)* (7 333 *т*), потопленный 9-го в 18 милях на *WNW* от островов Смолз (Smalls); *Монтебелло* (*Montebello*) (4 324 *т*), 21-го, в 320 милях на $W^1/_2N$ от Уэссана, с 41 человеком; пароход „Лейланда“ *Атлентиен* (*Atlantian*) (9 399 *т*), 25-го, в 110 милях на $NtW^1/_2W$ от острова Игл; пароход компании „Бритиш Индия“ *Ориса* (*Orissa*) (5 358 *т*), в тот же день, в 21 мили на *SW* от Скэрривор (Skerryvor); 13-го, в Бристольском канале был потоплен вооруженный коммерческий крейсер *Пеша* (*Patia*) с 16 человеками команды; подводная лодка *D-6* из подводного патруля Северной Ирландии была 28-го подорвана торпедой с неприятельской подводной лодки и затонула. Все затмила трагическая гибель госпитального судна *Ландовери Касл* (*Llandovery Castle*) (11 423 *т*). Это было величайшее преступление против краснокрестных судов, до тех пор уважавшихся всеми воюющими государствами, пока Германия не опозорила свои подводные лодки нападениями на них. Возвращаясь из Галифакса, судно шло с 80 человеками медицинского персонала, 14 сестрами и 164 человеками команды. Раненых на нем не было. 27 июня в 21 ч. 30 м., в 116 милях к западу от Фастнэта, оно было поражено торпедой с *U-86* (Патциг). Торпеда попала в трюм № 4; пароход быстро наполнился водой и через 10 минут затонул. Когда шлюпки отошли, всплыл мрачный корпус подводной лодки. Патциг приказал шлюпке капитана подойти к борту. Он спросил капитана Сильвестера относительно 8 американских летчиков, находившихся, по его утверждению, на судне; это заявление было категорически опротестовано, и капитан добавил, что с ним шли 7 канадских военных врачей. Патциг пожелал видеть одного из них; майора Лайонс так грубо толкнули, что он сломал себе ногу. Все еще неудовлетворенный своим преступлением Патциг начал полным ходом кружить на своей подводной лодке вокруг судовых шлюпок и чуть не потаранил шлюпку капитана. Затем находившиеся в шлюпке услышали в темноте на близкой дистанции, что подводная лодка открыла огонь по какому-то предмету. Прежде чем исчезнуть во мраке ночи, *U-86* выпустила 12 снарядов. Шлюпки остались в сотне миль от берега — точками в пустыне океана. Шлюпка капитана с находившимися в ней 24 уцелевшими была подобрана эскадренным миноносцем *Лизандер* (*Lysander*) в 50 милях от Фастнэта. Остальные 234 человека пропали без вести, и почти нет сомнений в том, что Патциг потопил их артиллерийским огнем.

Берлин предупреждал о возможности совершения такого преступления. 25 апреля было заявлено, что найденные на пленном американском летчике документы доказывают, что американские летчики перевозятся на атлантических госпитальных судах под видом сотрудников американской военно-санитарной службы. В 1921 г. Патциг со своими помощниками Больдтом и Дитмаром был вызван на суд в Лейпциге, но не явился. Подчиненные ему офицеры были приговорены к четырем годам тюрьмы. Убедительное доказательство его вины было получено от рулевого, который заявил, что Патцига тщетно просили пощадить

госпитальное судно. Целых 4 часа *U-86* следовала за *Ландовери Касл*, причем последний был освещен и назначение его было ясно показано. После подрыва торпедой Патциг послал за своим комендором, и эти 4 человека — Патциг, Больдт, Дитмар и комендор—оставались одни на палубе во время обстрела шлюпок. Обоим приговоренным офицерам вскоре после осуждения была дана возможность бежать.

В этом месяце было потоплено другое госпитальное судно. 5 июня был подорван торпедой голландский пароход *Конингин Регентес* (*Koningin Regentes*), шедший с репатриируемыми британскими военнопленными; все, за исключением 4 человек, были благополучно переведены на *Синдоро* (*Sindoro*).

В июле на подходах к Северному каналу было сосредочено 7 лодок. Следует отметить несколько серьезных потерь. 11-го был пущен ко дну американский транспорт *Уэстовер* (*Westover*) (5 590 *т*), 16 го затонул с 16 человеками команды шлюп *Анчуса* (*Anchusa*); на следующий день в 170 милях к *WtN* от Бишоп Рока погиб хорошо известный пароход компании „Кьюнард" *Карпетия (Carpathia)* (13 603 *т*); пароход „Аллена" *Монголиен* (*Mongolian*) (4 892 *т*) закончил свое существование 21-го в 5 милях к юго-востоку от Файли-Брига (Filey Brig), причем погибло 36 человек; *Барунга* (*Barunga*) (7 484 *т*), везший домой раненых австралийцев и новозеландцев; *Анзакс* (*Anzacs*) был уничтожен 15-го в 150 милях на *WtS* от Бишоп Рока, но к счастью при потоплении человеческих жертв не было. 23-го, к югу от Ирландии, подобным же образом был потоплен вооруженный вспомогательный крейсер *Мармора* (*Marmora*).

Самым замечательным является потопление огромного парохода компании „Уайт Стар Лайн" *Джустиша* (*Justicia*) (32 234 *т*) — второй по величине жертвы подводных лодок. В 1914 г. этот пароход строился для Голландско-Американской линии под названием *Статендам* (*Statendam*). По окончании постройки он был передан линии „Уайт-Стар", явившись очень ценным добавлением к флоту воинских транспортов. Он только что вышел из Белфаста в Америку с эскортом из 12 патрульных судов; в 20 милях на *WtN* от Скерривора он получил попадание торпедой с *UB-64* (Шрадер). Дело происходило 19-го, около 16 часов. Эскорт сразу же сбросил 35 глубинных бомб. Через 2 часа подводная лодка выпустила еще 2 торпеды; на это ответили, сбросив еще 23 глубинных бомбы. Гигантский пароход, получивший сильный крен, был взят на буксир. По прошествии еще $2^1/_2$ часов *UB-64* выпустила четвертую торпеду. Снова море вспенилось от 11 глубинных бомб. Из подводной лодки, получившей сильную течь, стала просачиваться нефть, между тем пароход все еще боролся за жизнь. До полудня следующего дня, находясь в 20 милях на *WtN*$^3/_4$*N* от Скерривора, огромный пароход был еще на плаву, но попадания еще одной торпедой с *U-54* (Руктешель) он уже не мог выдержать и в полдень 20 июля затонул. Обе подводные лодки ушли несмотря на громадное количество израсходованных глубинных бомб. Во время погони эскадренных миноносцев *Марн* (*Marne*), *Милбрук* (*Milbrook*) и *Пиджен* (*Pigeon*) за атакующими была встречена лодка *UB-124* (Вутсдорф), которая и была потоплена глубинными бомбами; к этому времени собралось уже 40 патрульных судов. Спасшиеся с *UB-124* рассказывали, что от страшных взрывов лодка получила сильную течь и при попытке уйти нырнула прямо под тонущий пароход.

В тот же день, 19 июня, *UB-110* (Фюрбрингер), атаковавшая конвой у Рокера (Roker), была таранена эскадренным миноносцем *Гарри* (*Garry*) и потоплена глубинными бомбами с моторного катера *ML-263*. Когда эта лодка была поднята спасательным отделом Адмиралтейства, ее

вахтенный журнал оказался весьма интересным. Еще до прихода в фландрскую базу она была атакована двумя гидросамолетами. Выйдя из Зеебрюгге 5-го, она с 7-го по 18-е ежедневно подвергалась атакам глубинными бомбами, причем находившиеся в лодке слышали в последний день 26 взрывов. Эта порция бомб была наградой за подрыв торпедой нефтеналивного судна. Во время роковой для нее атаки на конвой бомбы повредили рули погружения, что помешало ей нырнуть до столкновения с эскадренным миноносцем. 27-го по близости к тому же месту, у Уитби (Whitby), *UB-107* (Притвиц и Гафрен) была уничтожена глубинными бомбами с вооруженной яхты *Ванесса* (*Vanessa*) и 3 траулеров. В течение того же месяца в Канале исчезла *UB-108* (В. Амбергер); причина ее гибели по сей день неизвестна.

В июле погибли еще 2 лодки *UC-77* (Рис) сделала попытку, которая теперь уже не удавалась даже подводным лодкам, бывшим под командой опытных офицеров. Рис был новичком и пренебрег самыми элементарными мерами предосторожности. Пытаясь пройти Дуврским проливом 10-го вечером, он оставлял за собой на поверхности след в виде воздушных пузырей и нефти из имевшейся течи. 2 траулера, видя этот явный признак присутствия подводной лодки, быстро уничтожили *UC-77* глубинными бомбами. В тот же день произошел любопытный случай у мыса Клир (Clear). Американская подводная лодка *L-2*, одна из семи, действовавших из Бирхэвена (Beerehaven), встретила *UB-65* (Шелле), но, прежде чем *L-2* успела выпустить свои торпеды, с „*UB-65* случилось какое-то несчастье“ (по словам адм. Симса). Произошел страшный взрыв. Что же случилось? Были выдвинуты две версии: одни полагают, что там были 2 германские подводные лодки, и что *UB-65* была по недоразумению потоплена торпедой, выпущенной ее спутником; другие держатся того мнения, что *UB-65* прошла так близко от *L-2*, что магнитный замыкатель в носовой части одной из германских торпед подействовал преждевременно, пока торпеда находилась еще в аппарате. Третья, еще более фантастическая, версия гласила, что *UB-65* выпустила торпеду, но последняя пошла неверным курсом, описала циркуляцию и попала в лодку, с которой была выпущена [1].

Июль дал наименьший месячный итог потопленных судов со времени начала неограниченной войны в феврале 1917 г.; и это несмотря на тот факт, что в море находились 22 лодки Северного моря и 8 фландрских. В Северном море американские и британские минные заградители медленно воздвигали обширное минное заграждение. Простираясь поперек Северного моря от Оркнейских островов до побережья Норвегии, оно имело назначением препятствовать выходу подводных лодок в Атлантический океан. Это была колоссальная задача, и было много сторонников постановки минных полей ближе к Германской бухте. Первые мины были поставлены 3 марта; они были антенного типа. Мины эти оказались настолько неудовлетворительными, что после постановки $43^0/_0$ мин их пришлось вытралить. 28 марта на этих минах погиб шлюп *Гайардия* (*Gaillardia*). С поступлением мин нового образца работа возобновилась, и 8 июня Северное заграждение заняло свое место в ряду крупных противолодочных мероприятий. В день начала работ 2 неприятельские подводные лодки получили повреждения на минах; вернувшись домой, они при-

[1] Михельсен приписывает потопление „замаскированному пароходу“ (т. е. ловушке).

несли известия о новом обнаруженном ими препятствии. К ноябрю было поставлено 70 117 мин[1], главным образом, американскими кораблями. Следует заметить, что после того как в октябре 1916 г. Норвегия запретила подводным лодкам пользоваться ее нейтральными водами, германские лодки мало считались с этим запретом. В августе 1918 г. норвежцы потушили многие береговые огни; и наконец в октябре было поставлено минное поле, явившееся продолжением восточной оконечности 240-мильного англо-американского заграждения. „Даже в почти законченном виде заграждение оказалось не столь действительным, как многие надеялись, несмотря на большую затрату труда и материала. Число лодок, гибель которых относили на счет заграждения, было разочаровывающим",—пишет Джеллико[2].

В других районах минная война продолжалась. 2 августа предприимчивая и смелая 20-я минно-заградительная флотилия потеряла 2 эскадренных миноносца: *Эриел* (*Ariel*) и *Виимент* (*Vehement*), взорвавшиеся в Гельголандской бухте, причем погибло 97 человек. 11-го моторными катерами было поставлено новое минное поле, на котором, вероятно, погибли германские миноносцы *S-63*, *S-66*, *S-138* и *A-79*. 15-го Гарвичский отряд тоже потерял лидера *Скотт* (*Scott*) и эскадренный миноносец *Олсуотер* (*Ulleswater*), павшие жертвами торпедных атак подводных лодок.

В августе немцы проложили вдоль Торнтон Риджа кабель для направления своих лодок; тем не менее значение фландрских баз быстро падало. Движение судов вдоль восточного побережья Англии все еще привлекало малые лодки, и когда 13-го *UB-30* (Штир) атаковала конвой у Тайна, она была уничтожена. Тараненная траулером *Джон Гилман* (*John Gillman*), она затем получила порцию глубинных бомб; 2 часа спустя она была принуждена всплыть с серьезными повреждениями только для того, чтобы быть обстрелянной и снова забросанной глубинными бомбами. Впоследствии ее корпус был найден водолазами. 28-го *UC-70* (Доберштейн) была также забросана бомбами с гидросамолета у Уитби, был вызван эскадренный миноносец *Ауз* (*Ouse*), который при помощи неоценимых глубинных бомб вывел *UC-70* из строя.

30 июля в западной части Английского канала произошел один из последних боев с судами-ловушками за время войны. Замаскированный малый каботажный пароход *Стокфорс* (*Stockforce*) (732 *т*) крейсеровал в море. В этот последний период военных действий было мало надежды, что удастся вызвать подводную лодку на выполнение надводной атаки. Внезапно ловушка получила потрясающий удар торпеды. Не было сделано ни малейшего предупреждения, и маленькое судно было совершенно выведено из строя. После того как партия, симулировавшая панику, отвалила, подводная лодка всплыла и начала обстреливать изувеченный *Стокфорс*. Подводная лодка сблизилась до 300 *м*. Командир *Стокфорса* X. Отен приказал открыть огонь. Боевая рубка *U-98* была сорвана, палуба была разворочена и, получив 20 замеченных попаданий в корпус, лодка затонула кормой. Сама ловушка затонула у мыса Болт

---

[1] Постановка Северного заграждения началась 8 июня 1918 г. К 26 октября заградители Соединенных штатов поставили 56 571 мину, к 11 октября британские заградители поставили 13 546 мин. Американские мины были изготовлены наспех и многие взрывались преждевременно, после постановки.

[2] *J. Jellicoe,* The Crisis of the Naval War (*Д. Джеллико,* Кризис морской войны), стр. 95.

Хэд (Bolt Head). Несмотря на сильные повреждения, *U-98* уцелела и благополучно вернулась в порт. Это лишний раз доказало способность германских двухкорпусных лодок выдерживать тяжелые повреждения наносимые почти в упор.

В августе подводные лодки потопили 41 британское судно водоизмещением в 145 721 *т*. Средний размер погибших судов немного превышал 3 000 *т*, хотя было потоплено и несколько крупных торговых судов 3-го, в 1 ч. 30 м., был подорван торпедой временный госпитальный транспорт *Уорилда* (*Warilda*) (7 713 *т*), шедший из Гавра в Саутхэмптон с эскортом из патрульных судов *P-39* и *P-45*. Он шел, имея на борту 614 раненых и больных, 70 человек медицинского персонала и 117 человек команды. Взрывом торпеды, попавшей между машиной и трюмом № 4, были убиты не только механики и находившийся внизу персонал, но также 101 больной, лежавшие в импровизированной палате в трюме. Пароход затонул кормой вперед, коснулся грунта и лег на борт. Всего погибло 113 раненых и больных, 1 сестра, 2 человека медицинского персонала и 7 человек команды. Вероятно та же подводная лодка на следующий день в 14 милях на *NNW* от маяка Пендиин (Pendeen) потопила *Клен Мэкнеб* (*Clan Macneb*) (4 675 *т*) с 22 человеками. Другими важными потерями были пароход компании „Нельсона" *Хейленд Харис* (*Highland Harris*) (6 032 *т*), 6-го, в 82 милях к $N^3/_4W$ от острова Игл с 24 человеками; *Клен Мэкви* (*Clan Macvey*) (5 815 *т*), 8-го, в полумиле на *SO* от мыса Энвил (Anvil Point) с 7 человеками; пароход Эллермана *Сити ов Брисбейн* (*City of Brisbane*) (7 094 *т*) в $1^1/_2$ милях на *SSW* от Ньюхэвна, 13-го; грузовой пароход компании „Кьюнард" *Флевия* (*Flavia*) (9 291 *т*), 24-го, в 30 милях к *NWtN* от острова Тори; пароход компании „Канэдиен Пасифик" *Милуоки* (*Milwaukee*) (7 323 *т*), 31-го, в 260 милях на *SW* от Фастнэта, причем вторая торпеда почти разорвала пароход на две части.

Для подводных лодок теперь оставалось только два пути: искать призов далеко в океане или держаться вплотную к берегам. Далеко в Атлантическом океане, в 400 милях к западу от Бреста, старый французский крейсер *Дюпти Туар* (*Dupetit-Thouars*) шел навстречу конвою, чтобы привести его в порт. 7 августа солнце село в спокойное море, залив огнем всю западную часть горизонта. Спокойствие необъятного океана было грубо нарушено жестоким разрушительным действием человека. Старый крейсер дрогнул от прямого попадания 2 торпед, выпущенных с *U-62* (Хазхаген); пораженный военный корабль сильно накренился и через 20 минут затонул. Его командир запретил всем судам, находившимся вблизи, подходить к крейсеру во избежание той же судьбы. Спустя 9 дней французский пароход *Линдиан* (*Lyndiane*) (1 564 *т*) был быстро потоплен у северных берегов Испании; и в этом случае подводная лодка проявила крайнее варварство. Судовая шлюпка, вельбот и даже плот были все протаранены подводной лодкой, которой, видимо, командовал убежденный сторонник политики „бесследного потопления". Вообще говоря, к концу войны командиры подводных лодок проявляли больше гуманности. Справедливость требует отметить, что были случаи, когда подводные лодки оказывали командам шлюпок своих призов медицинскую помощь и снабжали их продовольствием.

8 августа Торбэйский гидрофонный отряд (hydrophone unit), состоявший из старого эскадренного миноносца *Опоссем* (*Opossum*) и 7 мо-

торных катеров, обнаружил подводную лодку в 4 милях на *StW* от мыса Бэрри Хэд (Berry Head) и так обильно засыпал район глубинными бомбами, что *UC-49* (Кюкенталь) погибла. Ее остов был найден позднее [1].

Новые мины продолжали демонстрировать свою способность быстро взрываться и свою разрушительную силу. В августе небольшая *UB-12* (Шеллер), превращенная в заградитель, могущий нести 8 мин, погибла у Гельголанда. 14 августа *UB-57* (Лош) взорвалась на прибрежном заграждении у Зеебрюгге. Ее командир, прозванный своими товарищами „веселым духом Фландрии", презирал все препятствия на своем пути. „Проходите через заграждения в надводном положении", советовал он, добавляя хвастливо: „Патрули слепы. Я прохожу у них под носом" [2].

В течение июля *UB-109* (Рамиен) прошла Дуврским проливом на пути к Азорским островам. К несчастью для нее, до ее возвращения прошел месяц, а за это время заграждение было еще больше усилено. 21 августа по пути домой она взорвалась у Фолкстона. Последней подводной лодкой, погибшей на Дуврском бараже, была *UB-103* (Хундиус); 16 сентября она была загнана на мины дирижаблем *SSZ-1* и несколькими дрифтерами и разбита бомбами. *UB-103* была одной из двух лодок, предпринимавших последнюю попытку преодолеть Дуврское препятствие.

Это был второй пример удачного сочетания дирижабля с надводным патрулем. Первым примером была гибель *UB-31* в мае. Все возраставшая эффективность комбинированной погони гидросамолетов и патрульных судов была еще одним гвоздем, вбитым в гроб подводных лодок. Вокруг побережья Британских островов выросли аэродромы, базы дирижаблей и гидросамолетные станции для противолодочных действий. В строю находилось около сотни небольших дирижаблей различных типов „SS" (Submarine Scouting) (разведчики подводных лодок)[3]; кроме того имелись типы: „CP" — Coastal Patrol (Береговой патруль), „C. Star" и „N. S." (North Sea). Последний тип был предназначен для разведывательной работы при Гранд-Флите; каждый дирижабль имел по два мотора Ролс-Ройс или по два 240-сильных мотора Фиат. Дирижабли мягкой системы (или „Blimps") несли патрульную службу или конвоировали прибывавшие и отплывавшие конвои. После того как суда конвоя расходились, малые дирижабли сопровождали самые важные пароходы с ценными грузами. Этим воздушным разведчикам, парившим, как ястребы, в поисках добычи, было видно многое, что было вне поля зрения надводных кораблей. Это воздушное наблюдение было не особенно приятно противнику. Когда *Ауз* уничтожал лодку *UC-70*, его воздушный спутник пускал ракеты Вери по следу подводной лодки. Этим путем надводному истребителю указывалось положение и курс цели. В этом весьма кратком очерке воздушного наступления на подводные лодки

---

[1] Михельсен говорит: „Вероятно погибла в Хуфдене". Этой версией можно пренебречь.

[2] *Лоуелл Томас*, Корсары глубин.

[3] Типы дирижаблей — противолодочных разведчиков:

Тип „SS": 1 мотор в 75 л. с. Рено или Ролс-Ройс.
„ „SSP" } 1 мотор в 100 л. с. Грин, или в 110 л. с.
„ „SSZ" } Берлье, или в 75 л. с. Ролс-Ройс.
„ „SSE" (опытовый): 2 мотора по 75 л. с. Ролс-Ройс.
„ „SST", двухмоторный: 2 мотора по 75 л. с. Ролс-Ройс или по 110 л. с. Берлье.

нельзя обойти молчанием змейковые аэростаты, буксируемые шлюпами или траулерами.

В сентябре, с одной стороны, увеличилось число уничтоженных британских судов, но, с другой стороны, сумма погибшего тоннажа снизилась. К несчастью, при потоплении одного из судов погибло очень много людей. Всего погибло 48 судов в 136 859 *т* с 521 человеческими жертвами.

1 сентября в 21 миле на $O^1/_4N$ от Тэскара (Tuscar) были потоплены пароходы „Атлантического транспорта" *Мисаба* (*Mesaba*) (6 833 *т*) и Эллермана *Сити ов Глесгоу* (*City of Glasgow*) (6 545 *т*), причем погибло 32 человека. 2 дня спустя в том же районе было потоплено еще одно судно *Хайклиф* (*Highcliffe*) (3 238 *т*). 9-го пароход компании „Канэдиен Пасифик" *Миссанаби* (*Missanabie*) (12 469 *т*) был поражен на смерть в 52 милях на $StO^1/_2O$ от Даунтс Рок (Daunt's Rock); в то время как пароход ложился на бок, одна из дымовых труб ударила по шлюпкам и убила 45 человек. Самой крупной потерей было потопление *Гэлуэй Касл* (*Galway Castle*) (7 988 *т*) лодкой *U-82* (Адам); 12-го он был подорван торпедой в 160 милях к $SW^1/_2S$ от Фастнэта при бурном море; много шлюпок было залито, и список погибших дошел до 143 человек.

Большими потерями в людях сопровождались следующие случаи: 7-го, в 228 милях на $W^3/_4S$ от Уэссана, был потоплен *Руисдэл* (*Ruysdael*) (3 478 *т*) с 12 человеками; *Буффало* (*Buffalo*) (286 *т*), 13-го, у мыса Корсуол (Corsewall Point) с 10 жертвами; *Гайбел-Хаман* (*Gibel Haman*) (647 *т*), 14-го, у Эботсбэри (Abbotsbury) (Дорсетшир), с 21 жертвой; *Кэндал Касл* (*Kendal Castle*) (3 885 *т*), на следующий день, в 4 милях на *SO* от мыса Бэрри Хэд, с 18 жертвами; *Экейдиен* (*Acadian*) (2 305 *т*), 16-го, в 11 милях на *SWtW* от мыса Тривоз Хэд (Trevose Head), с 25 жертвами. Столько же людей погибло на следующий день при потоплении *Левернок* (*Lavernock*) (2 406 *т*), в 5 милях на *NW* от мыса Тривоз Хэд. На следующий день в том же районе с 18 человеками команды был пущен ко дну *Джон О'Скот* (*John O'Scott*) (1 235 *т*). 19-го, в 9 милях на $W^1/_2N$ от мыса Чикен Хэд (Chicken Head) был смертельно поражен пароход Харрисона *Баристер* (*Barrister*) (4 952 *т*), унесший с собой 30 человек команды. 2 дня спустя *Ползлэй* (*Poleslay*) (4 221 *т*) был подобным же образом атакован и потоплен в одной миле на *N* от маяка Пендинн, с 43 человеками. Весьма вероятно, что последние 9 судов, все потопленные за 9 дней у юго-западной оконечности Соединенного королевства, были уничтожены одной подводной лодкой, причем погибло в общей сложности 202 человека.

Ханс Розе, на *U-53*, едва не был уничтожен 2 сентября американскими эскадренными миноносцами. Его рандеву с двумя другим лодками узнали из перехваченных радиограмм, и ему едва удалось избежать расставленной ему ловушки. Большая часть подводных лодок, погибших в сентябре, была уничтожена на Северном заграждении. Германские источники все еще упорно отрицают, что на этих минах погибло больше чем 2 лодки, но несомненно установлено, что 9 сентября на заграждении взорвалась *U-92* (Эрлих), и 10 дней спустя подобная же судьба постигла *UB-104* (Бибер). *UB-127* (Шефлер), повидимому, тоже погибла на этом заграждении [1]. Все эти лодки погибли на западной оконечности. У Бергена трагически закончилось, как упоминалось выше, атлантическое крейсерство *U-156*. В самой середине заграждения взорвалась в сентябре *U-102;* ею командовал Бейтцен, поставивший мины, на которых погиб *Хемпшир*. 10-го, непосредственно к югу от западной границы заграждения, вблизи Оркнейских островов, глубинными бомбами с эскадрен-

---

[1] После войны, когда американские тральщики вытраливали 9-ю группу мин на западном конце Северного заграждения, трал *Хирона (Heron)* и *Сэндерлинга (Sanderling)* зацепился за корпус германской подводной лодки и лопнул. „По отчетам Адмиралтейства, корпус был признан принадлежащим *UB-127*". „Траление минного заграждения Северного моря" лейтенант-командер американского флота Ноэл Дэвис (Noel Davis) (National Geographic Magazine), Вашингтон, февраль 1920 г., стр. 119.

ного миноносца *Офилия (Ophelia)* была уничтожена *UB-83* [1]. В том же месяце в Английском канале исчезла *UB-113* (Пильцекер), но точных сведений о характере ее гибели не имеется. Наконец, 29-го, у побережья Нортэмберлэнда патрулировал большой британский дирижабль *R-29*; заметив на поверхности воды масляное пятно, он привлек к этой многозначительной примете внимание эскадренных миноносцев *Ауз* и *Стар*, а также 6 тральщиков. Не теряя времени, они уничтожили *UB-115* (Томсен) глубинными бомбами.

Если подводные лодки наказывали море бичами, то сами они теперь подвергались избиению скорпионами. В доказательство того, что своими контрмероприятиями союзники, наконец, начали преследовать противника на каждом шагу, мы имеем слова покойного адмирала Шеера [2]: „Постепенное уменьшение месячного итога судов, потопленных подводными лодками, вызывало беспокойство. Много подводных лодок с превосходной и опытной командой не возвращалось". И далее: „Итоги последних месяцев показали, что успехи отдельных лодок непрерывно понижаются. Это сокращение успехов объяснялось главным образом более сильными и более совершенными оборонительными мероприятиями противника, а также гибелью некоторых старых и более опытных командиров. Принимая во внимание темп строительства подводных лодок в то время, нам приходилось ожидать, что, несмотря на непрерывное увеличение числа подводных лодок, количество уничтожаемого ежемесячно тоннажа, уже снизившееся до 500 000 *т* [3], в дальнейшем еще сократится. Судя по отчетам о строительстве торговых судов, можно было опасаться, что через короткий промежуток времени вновь построенный тоннаж будет превышать сумму потопленного. Успех кампании этим в сильной степени снижался. Поэтому для нас было совершенно необходимо использовать наше единственное средство — наступление всеми силами, имевшимися в распоряжении Германии, чтобы добиться нашей цели — приемлемого мира".

Последний месяц ужасов подводной войны был отмечен несколькими трагедиями в западных водах. 1 октября, в 170 милях на *WtS³/₄S* от Бишоп Рока, был пущен ко дну пароход компании „Канэдиен Пасифик" *Монтфорт* (*Montfort*) (6 578 *т*), с 5 жертвами; потеря наливного судна *Арка* (*Arca*) (4 839 *т*) на следующий день, в 40 милях на *NWtW* от острова Тори, сопровождалась гибелью 52 человек. Еще хуже были действия подводной лодки в Ирландском море. 4 октября во время сильного шторма японский пароход *Хирано Мару* (7 936 *т*) был подорван торпедой и быстро затонул; подводная лодка помешала спасательной работе американского эскадренного миноносца *Стирет* (*Sterett*), вследствие чего погибло 292 человека, в том числе много детей. 6 дней спустя в очень бурную погоду ирландский почтовый пароход *Ленстер* (*Leinster*) (2 646 *т*) только что вышел из Кингстауна в Холихед, имея на борту 720 человек. Пораженному двумя торпедами пароходу не оставалось

[1] Имеются сведения, что одна германская подводная лодка услышала случайные взрывы мин Северного заграждения и, думая, что подверглась сильной атаке глубинными бомбами, всплыла на поверхность. Она немедленно была атакована британскими эскадренными миноносцами и потоплена. Жертвой этой ошибки могла быть лодка *UB-83*.

[2] *Scheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (*Шеер*, Флот Открытого моря), S. 328 и 334.

[3] Фактически в августе мировые потери снизились до 283 800 *т*.

надежды на спасение: его машинное отделение было взорвано, и он затонул в 13 минут, в 7 милях на *OSO* от плавучего маяка Киш (Kish). Старые эскадренные миноносцы *Лайвли* (*Lively*) и *Мелард* (*Mallard*) блестяще выполнили спасательную работу, но, несмотря на это, в бурном зимнем море погибло 176 мужчин, женщин и детей. По поводу этой катастрофы Артур Балфур сказал: „Я спрашиваю: показали ли те, которые заставили человечество побледнеть от ужаса своим варварством и зверскими жестокостями в Бельгии в начале войны, хотя бы в малейшей степени после четырех лет войны, что они характер своих действий в каком-либо существенном отношении изменили к лучшему? Они были зверями, когда начали войну, и, насколько я могут судить, остаются зверями до настоящего момента. Я говорю быть может с горячностью негодования, неподобающей министру по иностранным делам, но я признаюсь, что при известии об этом преступлении в Ирландском канале мне трудно сдержать свои выражения; так как, если я правильно понимаю это событие, ирландский пароход, переполненный, как всегда, мужчинами, женщинами, детьми, был преднамеренно потоплен среди бела дня германской подводной лодкой. На нем не было никаких военных грузов, он не служил никаким военным целям. Это было чистейшим варварством, выполненным вполне сознательно. Я не могу оценить всего злобного безумия тех действий, в которых они виновны. Не забудем, что это лишь одно и не самое разрушительное, не самое подлое или зверское из преступлений, которые они совершают в тот момент, когда ищут мира, над беззащитными гражданами или еще более беззащитными военнопленными“.

Первый лорд Адмиралтейства (сэр Эрик Джеддес) сделал 25 октября следующее многозначительное заявление: „Угроза германских подводных лодок уменьшалась до минувшего мая, когда стало необходимо перевести наши противолодочные флотилии с погони за подводными лодками на эскортирование судов. Ввиду нашего отказа от наступательных операций подводные лодки стали добиваться больших успехов... и нам, может быть, придется пережить очень грозную кампанию“. И далее: „Предстоит новое мощное усилие... и угроза сегодня сильнее, чем когда-либо“. Гайер сообщает данные, которые подтверждают эти предупреждения, когда говорит о том, что в октябре заводы сдали 30 новых подводных лодок.

Морское ведомство, наконец, вырвало у военного командования несколько тысяч судостроительных рабочих для осуществления „программы Гинденбурга по постройке подводных лодок“, и надеялись, что в течение ближайших месяцев будет сдано много несданных в срок лодок. Когда несколько недель спустя подводные лодки были сданы по капитуляции, было найдено около 100 новых корпусов, частью — на плаву и заканчивающихся, частью — в последней стадии постройки[1]. Нехватало подготовленного личного состава. Контрнаступление союзников неуклонно развивалось и усиливалось. Не было сомнений в том, что весной 1919 г. предстоит последняя схватка безжалостной борьбы.

Однако конец быстро приближался. Дуврский пролив был надежно прегражден. Каждая фландрская лодка могла рассчитывать сделать до своего уничтожения в среднем лишь 6 походов. Отрантский пролив пре-

[1] Еще 125 лодок (или около того) строились, но еще не были спущены.

граждался. Северное заграждение начинало причинять затруднения; сочетание конвоев, патрулей, дирижаблей и гидросамолетов, гидрофонных подслушивающих станций (hydrophone listening-stations) и гидрофонных отрядов (hydrophone units) вместе с опасностью от мин и глубинных бомб в значительной мере лишали подводных корсаров их жала. 1 октября флотский корпус (Marine Corps) получил приказ эвакуировать фландрские базы. 24 эскадренных миноносца, 20 подводных лодок вернулись в германские порты, но *UB-10, UB-40, UB-59, UC-4* и 8 миноносцев были взорваны 1—2 октября. 17-го было эвакуировано Остэнде, 19-го — Зеебрюгге и Брюгге, а 20-го — все фландрское побережье.

5 октября новый имперский канцлер, принц Макс Баденский, попросил перемирия. Ему было сообщено, что сначала должна быть эвакуирована вся союзническая территория; затем 14-го, когда союзные войска прорвали германскую оборонительную линию на Западном фронте, президент Вильсон потребовал немедленного прекращения бесчеловечных приемов ведения войны. Этот суровый протест, видимо, был вызван известием о потоплении *Ленстера*. Кайзер, как было условлено еще до того, прибыл из Потсдама в Берлин, чтобы настоять перед канцлером на необходимости продолжать кампанию на море. У принца Макса Баденского он встретил графа Лерхенфельда (баварского посланника); оба государственных деятеля желали прекратить подводную кампанию, чтобы получить возможность подготовить более благоприятную атмосферу для предложения перемирия. Напрасно кайзер старался убедить их в том, что кампания должна продолжаться, что условия ноты Вильсона унизительны, и что Германия не должна отказываться от своих наиболее действительных средств ведения войны против союзников. Отказавшись от них, она пожертвовала бы очень ценным объектом торга; мнение императора состояло в том, что прекращение подводной войны должно быть куплено ценой предоставления Германии более терпимых условий мира. Принц Макс и Лерхенфельд были непреклонны; последний даже рискнул обратить внимание на то обстоятельство, что нота Вильсона не содержит требования об отречении от престола. Подобное настояние могло быть предъявлено позже, и если бы оно было предъявлено, его пришлось бы принять безоговорочно. Повидимому, принц Макс держался в этом вопросе того же мнения, что и баварский посланник. С этого момента дружественные отношения между кайзером и его канцлером прервались, и побежденный монарх удалился в Спа.

21 октября всем подводным лодкам был послан приказ немедленно прекратить нападение на пассажирские суда. В этот день было уничтожено торпедой последнее торговое судно в британских водах *Сент-Барчен* (*St. Barchan*) (362 *т*), потопленный без предупреждения в 4 милях от мыса Сент-Джон (St. John's Point) в графстве Доун (Down), с 8 человеками. На следующий день в Ирландском канале были атакованы 2 почтовые парохода: *Дьюк ов Кэмберленд* (*Duke of Cumberland*) (2 056 *т*) и *Дьюк ов Конноут* (*Duke of Connaught*) (1 564 *т*); первому удалось увернуться от торпеды, второй ушел от погони. Последним военным кораблем, погибшим около Британских островов от неприятельской подводной лодки, был тральщик *Эскот* (*Ascot*), повидимому потопленный торпедой у острова Фарн 10 ноября 1918 г.

Как известно, подводные лодки были отозваны в годовщину Трафальгарского сражения. По возвращении они были сосредоточены в Северном море для участия в намеченном последнем походе Флота Открытого моря. В течение всего лета немцы работали над его планом. С каждым днем, почти с каждым часом, на британских кораблях росло ожидание первого движения немцев. Когда подводные лодки покинули внешние моря, все наличные британские траулеры и дрифтеры были посланы в Фирт-ов-Форт для тральных операций, в которых могла возникнуть надобность. Западный район казался столь безопасным, что с 26-го всем идущим в море судам было разрешено выходить из Ливерпуля самостоятельно и без эскорта. Но „последняя вылазка" так и не состоялась.

Однако далеко в западной части Атлантического океана осталась одна подводная лодка. Весной 1918 г. фон-Арно де-ля Перьер вступил в командование подводным крейсером *U-139* (бывший *Корветтен — каптен Швигер*)[1] и в сентябре вышел в американские воды. По словам Гайера, работе этих больших подводных крейсеров (*U-139*—*U-141*) мешало наличие течи в прочном корпусе, и они страдали плохой остойчивостью и способностью погружения. 1 октября фон-Арно встретил у мыса Финистерре конвой из 10 больших судов. Эскортируемый двумя вооруженными вспомогательными крейсерами — одним, шедшим в голове, другим—в хвосте, с патрульными судами на флангах колонны — конвой шел зигзагообразными курсами. Торпеда, выпущенная по одному из грузовых пароходов, не попала в цель. Конвой прошел над *U-139*. Когда шум судовых винтов стал удаляться, *U-139* всплыла на поверхность, открыла огонь из своих орудий и получила горячий ответ. Спешно уйдя под воду от этого приветствия, *U-139* получила крещение глубинным бомбами. Несколько позже она решила возобновить нападение. Нагнав конвой, *U-139* добилась попадания в один из пароходов. Один из кораблей эскорта снова принудил ее нырнуть. Через несколько часов *U-139* пыталась прикончить уже поврежденный пароход, но снова была принуждена искать убежища под водою; затем она все-таки добилась попадания торпедой в поврежденное судно. Едва затих шум взрыва, как над лодкой раздался потрясающий грохот. Внутри лодки свет погас, и в корпус начала просачиваться вода; *U-139* накренилась. Лодка все погружалась, камнем падая в 3 000-футовые (914-*м*) глубины; выходной люк боевой рубки заклинило. Фон-Арно полагает, что он случайно попал прямо под тонувший пароход и был прижат громадным погружавшимся корпусом. Дав воздушное давление во все цистерны, *U-139* освободилась от своего кошмара только для того, чтобы вырваться на поверхность и быть встреченной глубинными бомбами. Имея все 3 перископа срезанными, она была принуждена нащупывать себе дорогу вслепую под самой поверхностью воды, чтобы избавиться от своих преследователей. Получив приказ о возвращении, Арно 14-го привел свою лодку в Киль и узнал, что вспыхнула революция.

---

[1] Одно время существовало намерение присваивать подводным крейсерам имена известных погибших офицеров подводного плавания, как-то: Веддигена, Швигера и т. д. Это намерение было оставлено, и лодки были перенумерованы по установленной системе. Между тем большие подводные лодки часто упоминались как „лодки героев", хотя первоначальное намерение называть их именами „подводных героев" не было приведено в исполнение.

Поскольку подводные лодки ушли с судовых путей, чтобы принять участие в операциях флота в Северном море, возможность нападения на подводные лодки сильно сократилась; все лодки, уничтоженные после этого, погибли к востоку от Британских островов. Во-первых, 16-го, в Скагерраке британская подводная лодка *L-12* подорвала торпедой и утопила *UB-90* (Мейер); подобным же образом, 28-го, при встрече с *G-2* в водах к западу от района Ютландского сражения погиб большой подводный заградитель *U-78* (Больбрехт). Последней жертвой Северного заграждения была *UB-123* (Камм), взорвавшаяся 19-го у Оркнейских островов.

Гибель последней уничтоженной подводной лодки флотилии Северного моря была несравненно более героической, нежели судьба многих лодок, погибших до нее [1]. *UB-116* (Эмсман) вышла с командой офицеров-добровольцев в отважной попытке проникнуть в Скапа Флоу и потопить там британский флагманский корабль. Отчаянная попытка была плохо направлена, так как Гранд-Флит в это время находился в Фирт-ов-Форте. 28 октября подводная лодка была обнаружена на экране, соединенном с электроуказателями внешнего заграждения обороны у Хокса (Hoxa). Когда она оказалась над самым полем обсервационных мин, замкнули ток. Кстати, это был единственный раз за всю войну, когда подводная лодка была уничтожена с береговой минной станции.

Этим последним эпизодом завершился весь цикл. Как в 1914 г., германские подводные лодки начали операции попыткой отыскать Гранд-Флит на его якорной стоянке военного времени, так они и закончили их в 1918 г. В этой последней попытке они преследовали достойную цель, как и в начале войны; но между началом и концом как далеко они зашли по пути бесчестья и сколько подлостей они совершили!

Германские линейные корабли получили приказ 28 октября выйти в последнюю отчаянную операцию, но команды отказались итти на верную, по их мнению, смерть. Шпис, назначенный командиром *U-135* (но не участвовавший на ней ни в одном боевом походе), в драматических выражениях описывает разложение Флота Открытого моря [2]. Внезапно вызванный Михельсеном (командующим подводными лодками), Шпис узнал от него, что команды линейных кораблей: *Остфрисланд* (*Ostfriesland*) и *Тюринген*[3] (*Thüringen*), стоявших на рейде Шиллиг, взбунтовались. Он получил приказание вывести туда *U-135* и затем действовать согласно приказаниям командования флотом. Что таилось за этими распоряжениями, можно было легко понять: большая подводная лодка должна была атаковать и потопить оба мятежных линейных корабля, если это будет приказано. На всякий случай Шпис счел полезным попросить письменного приказания. Поэтому он отправился на флагманский корабль — блокшив *Кайзер Вильгельм II* — и обратился с свое просьбой к адм. Трота. Начальник штаба не счел целесообразным давать какие бы то ни было письменные распоряжения. Что написано пером, того не вырубить топором. Написанное черным по белому могло оказаться в высшей степени неудобным и компрометирующим, если бы восставшие взяли верх.

---

[1] *Lowell Thomas,* The Raiders of the Deep (*Лоуелл Томас,* Корсары глубин).
[2] *Шпис,* Шесть лет плаванья на подводных лодках.
[3] В некоторых описаниях мятежа упоминается *Гельголанд.*

От Трота Шпис пошел к Хипперу, но даже от самого главнокомандующего не смог получить ясных инструкций или приказаний; Хиппер просто сделал несколько неопределенных замечаний и официальным поклоном дал понять, что прием окончен. Тогда Шпис вернулся на *U-135* и объявил офицерам свои поразительные новости и полученные распоряжения. Он сообщил, что они должны добиться беспрекословного повиновения от своих людей, хотя бы с угрозой револьвером.

U-135 отконвоировала на рейд Шиллиг 2 небольших парохода с вооруженными абордажными партиями. Первым мятежным кораблем, с которым пришлось иметь дело, был *Тюринген*. Солдаты под командой лейтенанта Гримма из Морского штаба выгнали мятежников на бак и заперли люки. На сдачу было дано 5 минут. По истечении пятой минуты всем прочим кораблям, команды которых не принимали участия в восстании, было приказано отойти на некоторое расстояние. *U-135* была изготовлена к бою и отошла на позицию для атаки. Затем подошел миноносец с поднятым сигналом, указывавшим, что он откроет артиллерийский огонь по непокорным морякам. Исполнение сигнала было задержано.

Вскоре после этого бунтовщики с *Тюрингена* сдались.

Другой восставший корабль *Остфрисланд* вдруг угрожающе навел все бортовые орудия на *U-135* на дистанции в 450 *м*. Это была последняя попытка сопротивления. Гримм и его солдаты поднялись на линейный корабль и завладели им. Вышедшие из повиновения моряки были спешно переведены на абордажные пароходы (boarding steamers) и увезены на берег под вооруженной охраной. Таким образом закончился мятеж 31 октября.

Конец, хотя отсроченный, был тем не менее близок. Адм. Крафт повел свою линейную эскадру в Киль; восстание вспыхнуло снова и с большей силой. Тлеющее недовольство разгорелось в большой пожар, который сжег не только Флот Открытого моря, но и германскую монархию. Коммодор Михельсен поднял свой брейд-вымпел на *U-135* и вышел на Гельголанд, чтобы собрать там все еще верные старому режиму силы, в состав которых входило около 50 подводных лодок, миноносцы и патрульные суда. Припужденный мятежным гарнизоном искать более безопасной якорной стоянки, он ушел в Листер Тийф (Lister Deep) на Шлезвигском побережье только для того, чтобы найти эту часть Германской империи объятой гражданской войной. На крейсере *Граудениц* (*Graudenz*) был созван офицерский совет. Час за часом один план за другим обсуждался и отвергался. Вильгельмсхафен, Куксхафен и Киль — три главных военных порта — были в руках революционеров. Гельголанд, Боркум и Сильт больше не были безопасны. Корабли Михельсена были лишены какого бы то ни было надежного убежища. В конце концов, после многочасовых дебатов было принято горькое, унизительное, но неизбежное решение — отвести корабли обратно в порт и сдать их „солдатским советам“ [1].

[1] Были опасения, что революционеры предпримут репрессии против Шписа и его команды за то участие, которое они приняли в подавлении восстания 31 октября. Шпису было разрешено искать убежища в каком-нибудь нейтральном порту, и он решил итти в Мемель на Балтике. Вскоре по выходе из Листер Тийфа он принял радиограмму с тревожным сообщением о появлении британских военных кораблей к северо-западу от Боркума. За этим предупреждением последовал приказ: „Британские эскад-

Михельсен, подняв свой брейд-вымпел на *Грауденце*, прошел вдоль линии и в последний раз принял салют от подводных лодок императорского флота.

5 ноября союзники заявили, что они готовы обсуждать условия мира, и 11 ноября в 11 часов враждебные действия прекратились на всех фронтах.

ГЛАВА XIV

КАПИТУЛЯЦИЯ

Подводное оружие сломалось в руках Германии; вместо быстрой и решительной победы оно принесло гибель и катастрофу. Оно побудило Америку вступить в вооруженный конфликт на стороне противников Германии, между тем как были периоды, когда ловкими маневрами Берлин имел шансы привлечь великую западную республику на свою сторону. Своим проявлением безумия, своей непредусмотрительностью, своим пренебрежением к почти неизбежным последствиям Германия обеспечила свое поражение. Подводные лодки были тем оружием, которое косвенным образом было причиной ее гибели. Оно восстановило против нее весь цивилизованный мир; обещанная Германии победа посредством подводных лодок не была достигнута. Обманутая надежда подорвала моральное состояние гражданского населения центральных держав. На плодородной почве разочарования и утомления войной теоретики коммунизма посеяли свое семя. Из мятежа Флота Открытого моря 28 октября распространились побеги восстания, пока не задавили здоровые элементы германской нации и не задушили прусскую, баварскую и саксонскую монархии.

Для подводных лодок наступил конец полный и позорный. Лучшие корабли Флота Открытого моря должны были быть переданы союзникам для интернирования, пока не будет вынесено окончательное решение относительно их судьбы. Но не такой была участь подводных корсаров. Для них — горе побежденным. Для них безоговорочно потребовали безусловной и полной сдачи. Почему немцы не затопили подводные лодки в своих портах, как они впоследствии затопили Флот Открытого моря в Скапа Флоу? Ответ на этот вопрос таков: немедленно после перемирия обсуждались планы затопления всех подводных лодок, когда из-за Северного моря пришло по радио ошеломляющее предупреждение, что если все подводные лодки не будут переданы, то союзники навсегда оккупируют Гельголанд.

Это был окончательный, сокрушающий удар.

Морские условия перемирия 11 ноября содержали следующий пункт:

„Сдать в портах, указанных союзниками и Соединенными штатами, все подводные лодки, существующие в настоящее время (включая подводные крейсера и минные заградители) с полным вооружением и оборудованием. С тех, которые не могут выйти в море,

---

ренные миноносцы прорвались в Бухту. Первой подводной флотилии прикрывать Эльбу, второй — прикрывать Гельголанд, третьей — Яде, четвертой — Эмден“. Шпис на *U-135* поспешил назад, чтобы занять указанную его флотилии позицию, но все оказалось ложной тревогой. Он получил приказание итти в Вильгельмсхафен, и там передал *U-135* блокшиву — линейному кораблю *Брауншвейг* (*Braunschweig*), базе 3-й флотилии подводных лодок.

должно быть снято вооружение и оборудование, и они должны остаться под наблюдением союзников и Соединенных штатов. Подводные лодки, готовые к походу, должны быть изготовлены к выходу из германских портов немедленно по получении радиотелеграфного распоряжения выйти в порт сдачи; остальные следуют насколько возможно скорее. Условия этого параграфа должны быть выполнены не позднее 14 суток по подписании перемирия".

Портом сдачи был назначен Гарвич. Утром 20 ноября, когда рассеялась предрассветная мгла, показались длинные, низко сидящие, зловещие силуэты 20 германских подводных лодок, шедших в плен под конвоем гарвичских кораблей. В 20 милях от порта на лодки высадились британские команды и приняли их от немцев, а при проходе ими ворот над германским флагом был поднят английский военный флаг. Эта унизительная сцена повторилась на следующий день. Было прислано еще 20 лодок, но прибыло только 19, так как двадцатая лодка, *U-97*, затонула по пути. Вели их команды, которым платили за каждый поход. Германские командиры не приняли участия в позоре сдачи. 22-го Гарвичскому отряду было передано еще 20 лодок; 3 дня спустя Северное море пересекла большая партия в 28 единиц, а 27-го, когда германскими командами было передано еще 27 лодок, общее число сданных подводных лодок достигло 114. 8 прибыло 1 декабря; дальнейшие группы передавались по мере того, как лодки могли быть изготовлены для перехода или неоконченные приведены в состояние, пригодное для плавания. В течение февраля 1919 г. еще 6 лодок — *UB-89*, *UC-40*, *UC-71*, *UC-91*, *U-16* и знаменитая *U-21* — затонули на пути в Гарвич. 8 старых лодок — *U-1* [1], *U-2* [1], *U-4*, *U-17*, *UB-2*, *UB-5*, *UB-9* и *UB-11*—были разобраны в Германии по непригодности к выполнению последнего перехода морем.

В нейтральных портах находилось 9 подводных лодок. 11 ноября большая переделанная торговая подводная лодка *U-157* нашла убежище в Трондгьеме, а 2 дня спустя большой подводный заградитель *U-124* пришел в Карлскрону. *U-35* и *UC-74* нашли убежище в Барселоне. 6 подводных лодок было интернировано во время военных действий: *UC-8* и *UB-6* — в голландских портах и *U-39*, *UB-23*, *UC-48* и *UC-56* — в испанских портах. Интернированные лодки были переданы союзникам за исключением двух — *UC-8* была приобретена Голландией, *UC-48* была затоплена своей командой в Ферроле 14 марта 1919 г., прежде чем испанцы успели передать ее союзникам. Общее число сданных подводных лодок достигло 176, включая 4 в Севастополе [2]; они были распределены нижеследующим образом: Британии — 105, Франции — 46, Италии — 10, Японии — 7, Соединенным штатам — 6, Бельгии — 2 [3]. Из этих подводных лодок Франция по специальному разрешению сохранила 10 лодок для включения в состав своего флота. Япония временно сохранила свои 7 лодок для экспериментальной и исследовательской работы и привела их в негодность для военной службы 1 июля 1921 г. Моторы, вооружение и оборудование германских подводных лодок было запрещено устанавливать на корпуса новых подводных лодок или других военных кораблей без особого соглашения.

---

[1] Точно не установлено, сломаны ли они были во время войны для получения материала или же были уничтожены после перемирия.

[2] *UB-14*, *UB-42*, *UC-23*, *UC-37*.

[3] Переданы Бельгии после сдачи Великобритании.

К моменту окончания военных действий в различных неприятельских портах находилось 158 германских подводных лодок (включая 8 старых лодок, разобранных в Германии после войны), 5 стояли интернированными в нейтральных портах, 3 бежали в порты невоюющих государств во время ноябрьского развала[1]. Эти 166 подводных лодок были готовы к сдаче. К этому числу было добавлено 18 других починенных перед переходом морем для сдачи; в итоге и получилось 184 единицы, потребованные союзниками[2]. Из этого итога надлежит исключить 7 лодок, затонувших на пути в Гарвич, и 1 затопленную[3].

Всего погибло за войну 178 лодок; если прибавить сюда 14 затопленных в адриатических и фландрских базах, итог повысится до 192. Количество погибшего личного состава достигло 515 офицеров и 4 849 унтер-офицеров и матросов[4].

Подводные лодки потопили 11 153 000 *т* судов. Из этой колоссальной суммы британские потери составляют 2 099 судов водоизмещением в 6 635 059 *т* гросс с 12 723 частных граждан и 578 рыбачьих судов в 57 583 *т* (с 98 рыбаками), потопленных подводными лодками; 259 британских торговых судов в 673 417 *т* с 1 493 человеками погибло на минах (поставленных не только подводными лодками) и 63 рыбачьих судна в 8 545 *т* с 332 человеками. Подводными лодками было повреждено 1 727 британских судов в 7 335 827 *т* водоизмещения, причем погибло 512 человек; на минах получили повреждения 84 судна

---

[1] *U-124* не включена в это число, так как ее местонахождение к 11 ноября не было известно. Она вошла в число находившихся в германских портах.

[2] Знаменитая *U-9* не была потребована для сдачи, но была приведена германскими моряками для получения походных денег. Она была превращена в надводный минный заградитель и, повидимому, уже давно перестала быть подводной лодкой.

[3] Сюда не включена *UB 8*, захваченная французами в Варне.

[4] Взято из отчета германского морского штаба 1922 г.

Число погибших офицеров распределяется следующим образом:

	Действ. службы	Запаса	Всего
Неспециалисты	296	72	368
Механики	130	14	144
Врачи	2	—	2
Торпедной специальности	1	—	1

Нижеследующее перечисление по чинам содержит только 511 офицеров:

	Действ. службы	Резерва
Комма-ов	2	—
Лейт.-коммандеров	73	—
Лейтенантов	16[illegible]	12
Суб-лейтенантов	61	60
Лейт. коммандеров (мех.)	29	1
Лейтенантов (мех.)	42	12
Стажеров лейтенантов	19	1
Стажеров суб-лейтенантов (мех.)	39	—

Адм. Шпиндлер (ссылки на которого делались раньше) дает нижеследующий подсчет: „В Германии численность личного состава, потребного для укомплектования, починок. ремонта подводных лодок, постройки лодок взамен погибших и на верфях достигало 113 000 человек... На германских подводных лодках, находившихся в плавании, было по самому точному подсчету всего около 13 000 человек. Из них 5 087 были убиты" („The Value of the Submarine in Naval Warfare"—„Значение подводной лодки в морской войне"— U. S. N. I. Proceedings, май 1926 г., стр. 841—842).

Из младших офицеров германского флота, убитых во время войны, около половины лейтенантов-коммандеров (старших лейтенантов) и около одной трети лейтенантов и суб-лейтенантов (мичманов) погибло в подводной войне. По этой причине морскую войну в Германии часто называли „лейтенантской войной".

в 432 446 *т*, причем погибло 64 человека. Если к этому колоссальному итогу прибавить суда, потопленные и поврежденные крейсерами, океанскими корсарами и воздушными силами, а также потери от неизбежных в море случайностей (а во время войны много крупных судов погибло при столкновениях и выбросилось на берег), британские потери в тоннаже возрастут до 9 055 000 *т* гросс[1]. Французы потеряли во время военных действий 238 судов водоизмещением в 696 845 *т*. Итальянцы потеряли 238 судов в 769 450 *т*. Соединенные штаты (которые сколько-нибудь широко не использовали своего судоходства в опасной зоне)— 80 судов в 341 512 *т* и Япония—29 судов в 120 176 *т*. На втором месте после Британии шла нейтральная Норвегия; ее потери определяются в 1 172 000 *т*; Греция потеряла 415 000 *т*; Швеция—264 000 *т*; Дания—245 000 *т*; Испания—238 000 *т*; Голландия—229 000 *т*; Бельгия—105 000 *т* и Бразилия—31 000 *т*.

Потери торгового флота[2]:

	Тонн гросс		Тонн гросс
Аргентина	4 275	Норвегия	1 180 316
Бельгия	85 758	Португалия	94 946
Бразилия	25 464	Россия	183 083
Великобритания	7 759 090	США	397 059
Голландия	211 969	Франция	899 358
Греция	345 516	Швеция	201 276
Дания	243 707	Япония	120 176
Испания	168 391	Прочие страны	12 177
Италия	872 341	Итого	12 804 902

Подводными лодками было потоплено британских военных кораблей:

Линейных кораблей	5	Минных транспортов	2[3]
Крейсеров	5	Тральщиков	1
Легких крейсеров	3	Посыльных судов	6[3]
Мониторов	1	Эскортных судов	3[3]
Торпедных канонерских лодок	1	Разных	2[3]
Шлюпов	11	Угольщиков	19[3]
Лидеров флотилий	1	Нефтеналивных судов	35[3]
Эскадренных миноносцев	7	Судов особого назначения—судов-ловушек (Q-boats)	22
Подводных лодок	4	Буксиров	1
Авиаматок	1	Яхт	2
Минных заградителей	1	Адмиралтейских траулеров	3
Вспомогательных крейсеров	11	Арендованных траулеров	14
Воор. абордажных пароходов	9	Дрифтеров	3
Госпитальных судов военного флота	1[3]		
Рефрижераторных судов (для мороженого мяса)	1[3]	Итого	349

На минах, поставленных подводными лодками, погибло:

Линейных кораблей	1	Эскадренных миноносцев	9
Крейсеров	1	Миноносцев	2
Легких крейсеров	1	Подводных лодок	1
Торпедных канонерских лодок	1	Сторожевых кораблей, воор. абордажных пароходов	1
Шлюпов	4		

[1] Из 2 099 потопленных британских судов 243 торговых судна, зафрахтованных или зарегистрированных Адмиралтейством, дублированы в официальном обзоре „Navy Losses („Потери военного флота").

[2] „Итальянский военный флот в мировую войну 1915—1918 гг." издано начальником штаба королевского итальянского флота (исторический отдел). Рим (1927)

[3] Эти суда включены также в списки и итоги официального обзора „Merchant Shipping (Losses)" („Торговые суда" (Потери).

Из 225 вспомогательных судов, погибших на минах, большинство, вероятно, пало жертвами мин, поставленных подводными лодками.

Всего вокруг Британских островов противник поставил около 11 000 мин в 1 360 группах.

За первые три месяца неограниченной войны в водах метрополии ежемесячно уничтожалось в среднем 130,1 судна всех наций и в Средиземном море 33,3. За последние три месяца кампании эти цифры снизились соответственно до 38 и 11—снижение, соответственно, на 71% и 67%. Напряженность борьбы в последние периоды иллюстрируется тем фактом, что с 1 мая по 2 ноября 1918 г. было потоплено 252 британских судна, из них 228 были взорваны торпедами без предупреждения. 90 000 судов в 97 000 000 *т* были проведены в конвоях под британским эскортом, и погибло от военных причин только 436 судов, что составляет 0,5%.

* * *

Таким образом, моряки военного, торгового и рыбачьего флотов встретили и преодолели величайшую опасность, которая когда-либо угрожала неприкосновенности государства британских наций.

Приложение 1

ТРИУМФ КОНВОЯ

А. Суда, проведенные в конвоях в Атлантическом океане с 26 июля 1917 г. по 5 октября 1918 г. [1]

Направление	Число судов во всех конвоях	Потери	Потери в процентах	Гросстоннаж		
				конвоировалось	потери	потери в процентах
В метрополию	8 194	74	0,9	43 196 740	364 842	0,84
Из метрополии	6 774	44	0,65	33 860 491	289 446	0,85
Итого	14 968	118	0,79	77 057 231	654 288	0,85

Б. Мировая ежедневная средняя потеря судов

Кварталы		Число судов	Тонны гросс
1917 г.	1-й	7,6	16 350
	2-й	10,43	23 550
	3-й	6,22	15 270
	4-й	5,04	12 500
1918 г.	1-й	4,5	10 740
	2-й	3,37	8 600
	3-й	2,91	7 813

62% войск Соединенных штатов было переброшено на британских судах.

Аргентинский пшеничный конвой: 307 судов в 1 466 000 *т* гросс; погибло 1 судно.

В. Конвои до 26 октября 1918 г. (до прекращения подводной войны)

Пути конвоев	Число конвоев	Число судов в конвоях	Потери	Проценты
Атлантический океан				
Сев. Атлантика	306	5 416	40	0,74
Гибралтар	133	1 979	30	1,5
Западно-африканские порты	105	944	6	0,64
Рио-де-Жанейро	22	307	1	0,32
Итого	566	8 646	77	0,89
Из метрополии				
Выходы из британских портов по различным назначениям	508	7 110	45	0,63
Прочие конвои				
Скандинавский (старая система)	—	6 475	75	1,15
» (новая система)	—	3 923	16	0,41
Французские перевозки угля	—	37 221	53	0,14
Местные в Средиземном море	—	10 275	127	1,24
Вост. берег (к *N* от р. Хэмбер)	—	12 122	40	0,51
Итого	—	77 126	356	—
Общий итог	—	85 772	433	0,52 [2]

[1] Не включены конвои, прошедшие 5 октября 1918 г.

[2] В действительности вычисление дает 0,505%. (*Прим. ред.*).

ПРОИЗВОДСТВО ГЛУБИННЫХ БОМБ

Среди контрмероприятий, принятых для борьбы против германских операций 1917—1918 гг. против торговли, производство глубинных бомб было почти так же важно, как и система конвоев. Не будет, пожалуй, преувеличением сказать, что конвои и глубинные бомбы, взятые вместе, были двумя мероприятиями, которые сыграли главнейшую роль в преодолении германского нападения.

В июле 1917 г. недельное производство глубинных бомб было равно только 140. После вступления адм. Джеллико в ноябре 1916 г. в должность первого морского лорда, были приняты все доступные меры для увеличения их продукции. К концу 1917 г. еженедельный выпуск бомб достиг 800 штук и все еще быстро увеличивался. В продолжение 1917 г. в месяц расходовалось от 100 до 300 глубинных бомб, в течение же последних 6 месяцев военных действий в атаках на германские подводные лодки расходовалось ежемесячно (в среднем) **2 000 глубинных бомб.**

Приложение II

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК С 1904 г. ПО 1914 г.[1]

Покойному маршалу Фошу приписывают выражение: „Следующая война начнется там, где кончилась предыдущая“. В известном смысле, каждая новая война есть продолжение предыдущей. Исходя из этого, мы находим в русско-японской войне 1904—1905 гг. зародыши германских подводных лодок—той силы, которой суждено было сыграть такую большую роль в борьбе 1914—1918 гг.

Из всех морских держав по старой иерархии, какой мы ее знали до 1918 г., Германия была последней, принявшей подводную лодку. Действительно, она заказала свою первую лодку только за 10 лет до начала мировой войны. Своей медлительностью в восприятии нового оружия морской войны она в большой степени обязана непреклонному противодействию покойного адм. ф. Тирпиц—того самого человека, который в период с 1915 до 1917 гг. настаивал на ведении подводной войны в ее крайней форме.

В 1901 г., выступая в рейхстаге, Тирпиц сказал, что Германия, благодаря конфигурации своих берегов и по географическому расположению портов, не испытывает никакой нужды в подводных лодках, которые он считал чисто оборонительным оружием[2]. В другой речи Тирпиц опять заявил: „У нас нет денег для расхода на экспериментальные корабли. Мы должны предоставить подобную роскошь более богатым государствам вроде Франции и Англии“[3]. В мемуарах, написанных и опубликованных им после окончания мировой войны, Тирпиц касается вопроса о том, что он является ответственным за запоздалое введение подводных лодок в состав германского флота[4]. Его основной политикой было не принимать никакого нового оружия, пока его военная пригодность не проявится вполне ясно, хотя в результате этой линии поведения он и подвергался насмешкам разочарованных изобретателей и нетерпеливых патриотов. Следуя этой политике, он отказывался швырять большие деньги на постройку подводных лодок в то время, когда единственные подводные лодки, которые могли быть построены, были бы еще маленькими, слабыми существами, способными лишь ползать взад и вперед около побережья. Такие корабли не могли принести пользу Германии. Но как только появились мореходные лодки, он первый стал поощрять их постройку в большом масштабе. Несмотря на финансовое ограничение, он сделал все, что могли позволить технические границы производства.

Д'ЭКУЕВИЛЛЕЙ И КРУПП

В начале 1902 г. инженер по фамилии Д'Экуевиллей сблизился с Фридр. Круппом в Эссене и предложил, чтобы грандиозная германская фирма воспользовалась его экспериментальной работой и изысканиями по постройке подводных лодок. О том, где

---

[1] Технические данные, использованные в этом историческом обзоре, частично взяты из книги Dr. *H. Techel,* Der Bau von Unterseebooten auf der Germaniawerft (д-р *Техель,* Постройка подводных лодок на верфи „Германия“), Berlin, 1923 г.

[2] *Lauboeuf et Stroh,* Sous-marins, torpilles et mines (Paris, 1923), стр. 75.

[3] Engineer (London), апрель 13, 1923.

[4] Memoirs, т. I, стр. 138.

Д'Экуевиллей производил свои эксперименты и где он получил свои практические знания, нигде сведений не сообщалось. Про него говорилось, что он одновременно французский и испанский инженер. Достаточно сказать, что подводные лодки, построенные по чертежам Д'Экуевиллея, имели замечательное сходство в форме корпуса и его конструкции с погружающимися лодками (Submersibles), проект которых был разработан французским морским корабельным инженером Максимом Лобеф для французского флота между 1897 и 1902 гг. К этому времени Крупп приобрел (1902 г.) верфь „Германия" в Гаардене близ Киля. Предложение Д'Экуевиллея, касающееся постройки подводных лодок, было поэтому направлено в Киль, в техническое бюро, для рассмотрения и отзыва. Мнение бюро было благоприятное.

„ФОРЕЛЬ"

В феврале 1902 г. верфь „Германия" начала работать над проектом небольшой экспериментальной подводной лодки [1]. Эта лодка была построена на личные средства фирмы, по ее собственной инициативе и на свою ответственность. В то время германское морское министерство отказывало в выделении каких бы то ни было денег для постройки подводного корабля. Считали, что фирма Круппа должна получить первоначально некоторые практические знания в отношении постройки подводных лодок и приобрести средства для ведения исследовательской работы в области проблемы плавания под водой. С полученным таким образом опытом мог быть сделан следующий шаг вперед—к постройке больших лодок. Экспериментальная лодка была заложена в июле 1902 г. и строилась под большим секретом, хотя в ее конструкции не было ничего оригинального. С технической точки зрения крупповская лодка 1902 г. представляла собой или очень небольшой прогресс или никакого прогресса по сравнению с лодкой *Жимнот* (*Gymnote*), построенной по проекту французского инженера Густава Зеде в 1886 г. Судя по чертежам, Д'Экуевиллей не имел ничего общего с экспериментальной лодкой. Этот примитивный корабль имел $15^1/_2$ *т* надводного водоизмещения; его единственными средствами движения были электрические батареи и электромотор, радиус действия был очень мал—$4^1/_2$ мили при $3^1/_2$ узлах хода (когда на месте были оба ее торпедных устройства, установленные вне корпуса). Первые испытания были проведены в июне 1903 г; месяцем позже были произведены подводный пробег и прошедшая успешно атака щита, поставленного на якорях в 3 милях от места выхода подводной лодки. Она также произвела демонстрационный пробег перед германским императором, а 23 сентября 1903 г. принц Генрих Прусский сделал на ней короткий переход. Видимо ее демонстрировали также перед германским морским командованием. Про нее указывалось, что она представляет собой успех во всех отношениях, кроме одного пункта: она никогда не могла достичь проектной скорости.

Россия с началом своей неудачной войны с Японией стала щедрым (и не слишком разборчивым) патроном экспериментальных подводных лодок. Экспериментальная лодка Круппа была приобретена Россией и стала подводной лодкой *Форелъ* русского флота; в июне и в августе 1904 г. она подверглась близ Петербурга (Ленинграда) испытаниям на погружение и в подводном ходу. Затем она была в неразобранном виде погружена на двойную ж.-д. платформу для доставки сухим путем во Владивосток. Прибыла ли она когда-нибудь туда и пыталась ли принять какое-нибудь участие в военных действиях — является одной из многочисленных мелких загадок морской истории. Ее конец подобно судьбе многих первых русских подводных лодок — темен. В 1911 г. о *Форели* сообщалось как о существующей лодке, но в предвоенном издании русского морского справочника (1914 г.) среди переименованных там подводных лодок ее не было.

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ТИПА „КАРП"

В самом начале 1904 г. вспыхнула русско-японская война, а в июне того же года Россия заказала Круппу 3 подводные лодки, известные позднее как лодки типа *Карп* (*Карп, Карасъ, Камбала*). Этим трем лодкам было суждено оказать заметное влияние на развитие германских подводных сил. Еще до окончания постройки малой экспериментальной лодки (*Форелъ*) Крупп занялся разработкой проекта увеличенной „автономной" подводной лодки. *Форелъ* имела следующий важный дефект: перед каждым пробегом она должна была перезаряжать свои батареи током от источника, располо-

[1] Следует упомянуть, что не имеется достоверных доказательств, подтверждающих сообщения, помещенные в морских ежегодниках 25 лет назад, что в 1890—1899 гг. в Киле для германского флота были построены подводные лодки типа Норденфельта.

женного вне ее собственного корпуса, например от береговой электрической станции. В улучшенном проекте Крупп намеревался использовать комбинацию двигателей внутреннего сгорания, динамо и электромоторов, что теперь является стандартной схемой двигателей подводных лодок [1]. В одном пункте немцы сделали решительный шаг: они считали, что хранение и использование газолина (petrol) подводной лодкой внутри нее было настолько опасным, что граничило с самоубийством. В этом заключении они были правы. Внутри корпусов подводных лодок иностранных флотов, приводимых в движение при помощи газолина (petrol), были часты взрывы и пожары, иногда сопровождавшиеся роковыми результатами. Поэтому немцы решили, что если в двигателях внутреннего сгорания подводных лодок нужно было использовать летучее (легкое топливо) (volatile fuel), то оно не должно храниться в рабочих отсеках (working compartments), но вне них. В 1904 г. д'Экуевиллей запатентовал свой проект двухкорпусной подводной лодки с хранилищами жидкого топлива, размещенными вне прочного корпуса (pressure hull). Бензин (benzine) или газолин (petrol) немцы намеревались применять только для пуска двигателей. Пущенные и разогретые двигатели внутреннего сгорания должны были переходить на работу на керосине (petroleum), дизельном топливе (paraffin) или другом „тяжелом“ топливе („heavy“ oil).

Это было то решение вопроса, к которому они в действительности пришли к тому моменту, когда русские в июне 1904 г. дали свой заказ на три подводные лодки типа *Карп*. Следующей проблемой явилась постройка двигателей, которые потребляли бы „безопасное топливо“ („safety fuel“). Фирма братьев Кертинг конструировала небольшие двигатели тяжелого топлива для автомобилей железнодорожных тележек, катеров и т. д., но не строила двигателей больше чем в 8 *л. с.* Крупп вступил в переговоры с Кертингом, и последняя фирма согласилась попытаться разработать двигатели тяжелого топлива для новых русских подводных лодок. Первая попытка дала экспериментальный двигатель с одним цилиндром. Двигатель дал на пробе неопределенные результаты; им была проявлена склонность к быстрому износу, расход топлива был чрезмерен. Но все же он решал некоторые технические проблемы, и, воспользовавшись полученным опытом, Кертинг вскоре выпустил двигатели значительно улучшенного выполнения и большей мощности.

Для трех русских подводных лодок было заказано 6 установок по 200 *т. л. с.* (BHP) кертинговских двигателей тяжелого топлива—по 2 на каждую лодку. Лодка типа „Карп“ имела 207 *т* надводного водоизмещения и при помощи двигателей тяжелого топлива общей мощностью в 400 *т. л. с.* (BHP) могла делать 10,8 узла. Двигатели хорошо развивали необходимую мощность, но попрежнему были недостаточно выносливы. Вследствие перегревания лопались неохлаждаемые поршни; поэтому после определенного срока службы двигатели должны были вскрываться для установки новых поршней. Контактные прерыватели электрического зажигания срабатывались так быстро, что каждая лодка должна была носить с собой запасный комплект. Перед тем как пускать двигатели, чтобы лодка могла итти в надводном положении, нужно было ставить высокую и тяжелую трубу отработанных газов (exhaust funnel); перед погружением лодки ту же самую трубу нужно было снять и убрать прочь — процедура, значительно увеличивавшая количество времени, необходимое для приготовлений к погружению лодки. Расход топлива был очень велик, и в цилиндрах двигателей сжигалось такое количество тяжелого топлива, что из трубы отработанных газов вырывались громадные клубы белого дыма, делавшие лодку хорошо видимой на большом расстоянии. По ночам труба извергала сноп искр и даже пламя. Хотя двигатели Кертинга тяжелого топлива и были впоследствии значительно улучшены, но эти препятствия для незаметного плаванья на поверхности никогда не были преодолены. В отношении подводных лодок, снабженных двигателями Кертинга, тактика должна была сообразоваться с ограничениями, поставленными машинами. Если подводная лодка шла в надводном положении и замечала на большой дистанции корабль, как предполагалось — неприятельский, то она стопорила свои двигатели, опускала трубу и выполняла первую часть сближения („approach“) в надводном положении, идя под электромоторами; затем она погружалась и выполняла вторую часть своего сближения и атаку. Это приводило к значительному уменьшению количества электрической энергии, которая имелась для подводного хода, фактической атаки и последующего отхода.

[1] Американец Элстит (Alstitte) заявил, что он первый предложил эту комбинацию двигателей для движения подводных лодок. Об Элстите известно мало; некоторые книги, касающиеся истории подводного плавания, о нем просто не упоминали. Он был человеком, который указал удачное решение проблемы движения после „баллонов с паром“ („bottled steam“) „химических котлов“ („chemical boilers“), сжатого воздуха, электричества, топчаков (treadmills), ручного вращения, часовой пружины и прочих испробованных, но найденных бесполезными фантазий.

ПЕРВЫЕ ЧЕТЫРЕ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ЛОДКИ

Лодки типа *Карп* прошли испытания и совершили переход в русский порт Либаву под своими машинами. Они представляют собой реальное начало развития германского типа подводной лодки, так как первая подводная лодка, построенная для германского флота, *U-1*, была просто улучшенным и слегка увеличенным вариантом типа *Карп*. В этих трех русских лодках видно развитие германской подводной лодки — комбинации из двойного корпуса д'Экуевиллея и кертинговских двигателей тяжелого топлива. И в проекте первых подводных лодок, и в тренировке личного состава германская политика от начала до конца характеризовалась направлением „безопасность прежде всего".

Таким образом морское министерство в Берлине в весьма малой степени внесло свою инициативу в строительство подводных лодок в Германии. Это Россия купила *Форель* и таким образом оплатила расходы Круппа по первым экспериментам; и опять-таки благодаря русскому заказу были построены и испытаны первые 3 лодки типового германского проекта.

„На опыты с подводными лодками, с расчетом построить не менее одной лодки этого типа: 1 500 000 марок (£ 73 421)", так гласило первое ассигнование денег в бюджете германского флота в 1905 — 1906 гг. Несмотря на сделанные другие сообщения, первая германская подводная лодка (*U-1*) не была спущена на воду до 16 апреля 1906 г.; она была закончена 14 декабря того же года[1]. Она имела водоизмещение в 273 метрических тонны и имела полную длину 138 $^3/_4$ фут. (42,3 *м*), наибольшую ширину $12^1/_4$ фут. (3,7 *м*) и осадку около 10 фут. (3 *м*); этот первенец был снабжен одним носовым торпедным аппаратом и нес с собой три 17,7-дм. (45-*см*) торпеды.

Говоря коротко, в этот период, до 1904 г., Тирпиц был тверд в своей оппозиции постройке малых и незаслуживающих доверия подводных лодок экспериментального характера. Морское командование наблюдало за *Форелью*, но ничего не желало с ней делать. Если германский флот должен был иметь подводные лодки, то эти лодки должны были иметь реальное, практическое значение. Только когда Крупп подводной лодкой типа *Карп*, построенной для России, продемонстрировал создание типа подводной лодки реального боевого значения, немцы заказали для своего флота лодку подобного же образца.

Между тем *U-1* показала мало достижений: „*U-1*, под командой лейтенанта Бартенбаха[2], подверглась испытаниям в Северном море (июль 1908 г.), с командой в 19 человек. Малое водоизмещение этой лодки делало ее непригодной для операций в удалении от побережья, так как произведенные наблюдения показали, что ее использование в открытом море связано с опасностью"[3].

U-2 была построена государственной верфью в Данциге. Считается, что ее постройка началась в марте 1906 г.; она была спущена в июне 1908 г. в состоянии повышенной готовности и закончена 18 июля того же года. Она была также экспериментальной лодкой; ее проект был основан на данных типа *U-1*, с изменениями, предложенными морским министерством. Бо́льшая по размерам и более мощная в вооружении и механизмах, чем *U-1*, она была по своим качествам не многим удачнее своей предшественницы.

Германская политика осторожности поясняется тем фактом, что в 1908 г. Франция обладала 60 подводными лодками, Британия имела около 68 подводных судов и Соединенные штаты — около дюжины, и большинство этих лодок было маленькими и слабыми единицами, пригодными только для береговой обороны. Многие также были простейшими экспериментальными кораблями, почти непригодными для боевых действий.

U-3 и *U-4* (построенные также на Данцигской верфи в 1907 — 1909 гг.) были также больше, чем две предыдущие лодки. 17 января 1911 г. произошла единственная имевшая место в Германии катастрофа мирного времени с подводными лодками. *U-3* затонула в Кильской гавани; предполагалось, что ее баластные систерны случайно заполнились водой. Водолазы завели цепной строп (chain sling) вокруг корпуса затонувшей лодки, и имевшемуся под руками небольшому плавучему крану удалось поднять ее нос на поверхность. Почти вся команда была извлечена через торпедный аппарат. Но 3 офицера, включая командира, решили остаться внутри лодки до окончания спасательной операции, при помощи посланного для этой цели спасательного судна подводных лодок *Вулкан*. Видимо, затем плавучий кран отдал свой строп, чтобы

---

[1] Когда была заложена *U-1*, точно не известно: возможно, что это произошло в тот день, который обычно указывается, как дата ее спуска — 30 августа 1905 г. Другая версия гласит, что она была заказана 3 декабря 1904 г. и заложена в феврале 1905 г.

[2] С 1914 г. по 1918 г.—капитан (подв. плав.), Фландрские морские силы.

[3] Она имела радиус действия в надводном положении в 1 000 миль, но только в номинальных расчетах.

дать возможность *Вулкану* завести другие стропы (hawsers). К несчастью во время подъемной операции произошла авария вентиляторов. Поступившая в лодку вода затопила находившихся внутри, как в ловушке, офицеров [1].

Насколько можно установить, перечисленные 4 лодки — *U-1*, *U-2*, *U-3*, *U-4* — не принимали никакого активного участия в боевых операциях во время войны.

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ „ДЕЗИДЕРАТА"

В конце 1907 г. морское министерство сформулировало следующим образом требования к военным качествам, которыми в будущем должны были обладать все подводные лодки:

а) скорость: 15 узлов на поверхности, $10^1/_2$ узлов под водою;

б) район плавания (endurance): 2 000 миль полным ходом в надводном положении;

в) комплектация: 20 офицеров и матросов, для которых должно быть предусмотрено снабжение воздухом в продолжении 72 часов;

г) торпедные аппараты: 4 (2 носовых, 2 кормовых); 6 торпед.

Должны были также быть внесены улучшения в устройство винтов и аккумуляторных батарей.

Вслед за тем последовала постройка 14 подводных лодок: тип *U-5* — *U-8*, тип *U-9* — *U-12*, тип *U-13* — *U-15*, *U-16* (лодка специального типа), тип *U-17* — *U-18*; заказ на них был сделан в промежуток между маем 1908 г. и маем 1910 г. Они являются результатом усилий, приложенных Германией, чтобы создать подводные лодки, которые удовлетворяли бы сформулированным выше требованиям. Поэтому мы считаем все эти лодки представляющими собой подводные лодки общего вида „desiderata".

4 существенных качества, перечисленные выше, не могли быть вмещены в лодки с надводным водоизмещением много меньшим чем 500 *т*. Для достижения намеченной скорости в 15 узлов каждая 500-*т* лодка должна была быть снабжена двигателями с общей мощностью от 1 000 до 1 200 *т. л. с.* (ВНР). Но кертинговские двигатели тяжелого топлива не могли быть успешно выполнены для мощностей больших, чем 300—350 *т. л. с.*

Поэтому немцы решились на особенный шаг в виде установки 4 двигателей тяжелого топлива в каждой подводной лодке попарно на одном валу способом тандем. Другими флотами также был испробован способ установки 4 двигателей на 2 валах, причем результаты были признаны весьма неудовлетворительными. Первые лодки „дезидерата", конечно, не могли дать обусловленных 15 узлов, или чего-нибудь в этом роде. На испытаниях лодок типа *U-5* — *U-8* был достигнут средний результат около $13^1/_2$ узлов. Лодки типа *U-9* — *U-12* достигли на испытаниях $14^1/_2$ узлов. Во время мировой войны *U-9* не смогла догнать британского тральщика, шедшего со скоростью 12 узлов.

Двигатели Кертинга „смешанной" мощности были также соединены в следующих лодках. Например в лодках типа *U-9* – *U-12* передняя пара двигателей была по 300 *т. л. с.* каждый (8 цилиндров); кормовая пара была по 225 *т. л. с.* каждый (6 цилиндров). Общая мощность всех четырех двигателей равнялась 1 050 *т. л. с.* (ВНР).

Лодкам типа *U-13*—*U-15* во время испытаний удалось достигнуть $14^3/_4$ узлов в надводном положении, но только последние 3 лодки (*U-16, U-17, U-18*) сумели достичь 15-узловой скорости, предусмотренной для проекта лодок „дезидерата" 1906 г.

ПЕРВЫЕ ЛОДКИ С ДВИГАТЕЛЯМИ ДИЗЕЛЯ

В дальнейшем потребовались лодки бо́льших размеров, нуждавшиеся для своего движения в более мощных двигателях, но кертинговские моторы тяжелого топлива, казалось, достигли крайнего предела своего развития. „Четырехмоторная система" („four-engine drive"), использованная на лодках „дезидерата", не проявила себя ни заслуживающей особого доверия, ни вообще удовлетворительной. Она представляла собой лучшее из того, что могло быть достигнуто при наличии этих двигателей специального рода. Путь к дальнейшему прогрессу был бы закрыт, если бы немцы с терпением и предусмотрительностью не приняли заранее мер к преодолению технических препятствий, с которыми им теперь пришлось столкнуться.

Преимущества двигателя Дизеля были ясны с самого начала; введение этого типа двигателей задержалось между тем вследствие весьма жестких ограничений, поставленных морским министерством для их габарита (over-all dimensions) и общего веса. Первый двигатель Дизеля, предназначенный служить двигателем на подводных лодках, был

[1] „Navy League Annual", 1911 — 1912 гг., стр. 76.

построен на крупповской верфи „Германия“ в 1906—1907 гг., т. е. одновременно с первой германской подводной лодкой *U-1*. Должны были быть произведены исследования в отношении весов и действия (performance) четырехтактного и двухтактного типов двигателя Дизеля. Между тем Крупп также построил экспериментальный двухтактный двигатель для сравнительных испытаний.

Около 2 лет было потрачено на изыскания и испытания. В ноябре 1908 г. морское министерство было настолько удовлетворено достигнутым прогрессом, что заказало Круппу двухтактный дизельмотор в 850 *т. л. с.* Знаменитая компания „М. А. Н.“ также работала параллельно с Круппом над проблемой постройки надежных высокомощных двигателей Дизеля для подводных лодок.

Удовлетворительное действие крупповского двухтактного двигателя в 850 *т. л. с.* в продолжении строгих и удлиненных испытаний, а также четырехтактного двигателя подобной же мощности, выпущенного К-о „М. А. Н.“, решило проблему, как следует строить двигатели внутреннего сгорания большей мощности, чем мог произвести Кертинг. Таким образом был открыт путь к постройке более мощных подводных лодок от 650 до 800 *т* надводного водоизмещения.

Вследствие затруднений с чертежами, подготовкой отливок моделей, металлургическими изысканиями и т. д., крупповский двигатель в 850 *т. л. с.* не был готов к испытаниям до мая 1911 г. Он продемонстрировал свою надежность, к полному удовлетворению морского командования. Было заказано 7 однотипных двигателей, которые вместе с первоначальным экспериментальным двигателем составили 8 установок. Эти 8 крупповских дизельмоторов были использованы для 4 подводных лодок типа *U-23—U-26*.

Первая подводная лодка, построенная Круппом и снабженная двигателями Дизеля, не была однако построена по германскому заказу. Это была итальянская лодка *Атропо* (*Atropo*) (построенная в 1910—1912 гг.), снабженная двумя небольшими дизелями Круппа по 350 *т. л. с.* каждый. Имеются некоторые основания предполагать, что *U-3* во время ее переделки после спасения была снабжена небольшими дизелями. Обе лодке — *U-3* и *U-4*—видимо, подверглись значительной переделке и модернизации в течение двух или трех последних лет, предшествовавших войне.

Первыми подводными лодками, снабженными двигателями Дизеля, в германском флоте были 4 лодки типа *U-19—U-22*. Каждая из них имела по две установки дизелей по 850 *т. л. с.* типа „М. А. Н.“, Первая лодка, *U-19*, не была закончена до июля 1913 г. Первая из крупповских лодок с двигателями Дизеля, *U-23*, была закончена, повидимому, к сентябрю 1913 г. Таким образом только за год до войны Германия получила свои первые действительно океанские (ocean-going) „средние U“ („Mittel-U“) с двигателями Дизеля. Как было неизбежно, с новым типом двигателя проводились длительные испытания, вносились изменения в конструкцию, производились опыты.

Гайер говорит, что в июле 1914 г. Германия имела только 18 пригодных к действиям подводных лодок, поскольку *U-23* и *U-25* все еще продолжали свои испытания и не представляли пока реальной боевой ценности. С другой стороны, Михельсен дает численность в 20 подводных лодок, и кажется действительно верным, что *U-24* и *U-26* находились уже в строю. Техель, другой германский авторитет, говорит, что *U-26* также еще проходила испытания. В это же время имелся еще тип лодок в процессе сдачи, из состава которого *U-27—U-30* вступили в строй в октябре 1914 г. Тип „тридцатых“ („Thirty), состоявший из 10 лодок, *U-31—U-41*, впоследствии ставших столь известными, был сдан в течение осени, и начал появляться в море в начале 1915 г. *U-42*, строившаяся в Специи (Италия), была приобретена Италией и стала ее подводной лодкой *Балилла* (*Balilla*), под каковым именем она была подорвана торпедой и потоплена австрийским миноносцем *№ 66* 14 июля 1916 г. Следующий тип был занумерован *U-43—U-50*, из которых *U-43—U-45* были заказаны в июле 1913 г., а остальные — немедленно после начала войны. Адм. Капелле, давая показания перед Комиссией рейхстага, выяснявшей причины поражения Германии, заявил, что 45 подводных лодок было заказано до войны, а германский закон о флоте 1912 г. имел в виду постройку 72 подводных лодок, числом 6 ежегодно, к 1920 г. (?).

В начале 1914 г. германские подводные лодки были разделены на 2 флотилии; корпус корабля *Ахерон* (*Acheron*) был главной квартирой Перископной школы (Periscope School) в Киле, в общих чертах соответствуя назначению британского *Долфин* (*Dolphin*). В качестве обслуживающих судов (tenders) было прикомандировано несколько миноносцев, сопровождавших подводные лодки при походах в море.

Адм. Джеллико свидетельствует в своих книгах, что о данных германских подводных лодок мало было известно, в особенности—в части, касающейся выносливости, района плавания (endurance) и мощности (power), которые были в сильнейшей степени недооценены. Он говорит, что, за исключением *U-1—U-4*, они были сравнимы с 9 британскими подводными лодками типа „E“. В средние и позднейшие периоды войны Адмиралтейство

пришло к другой крайности и переоценило размеры первых германских подводных лодок. Фактически *U-5—U-16*—лодки „дезидерата"—имели надводное водоизмещение только около 500 *т* против 625 *т* первых британских лодок „Е"; и только *U-19—U-22* и *U-23—U-26* были одинаковы по размерам с современными британскими лодками. В смысле скорости хода германские лодки, за исключением *U-5—U-8* и *U-9—U-12*, были одинаковы с британскими; в вооружении они были почти равной силы, но в смысле района плаванья (выносливости) британские лодки значительно уступали германским. Германские лодки во внутренних помещениях были ужасно стеснены, уплотнены и имели сложные устройства. В германской двухкорпусной подводной лодке водоизмещением в 500 *т* свободного и рабочего места внутри оставалось только столько же, сколько в 300-*т* однокорпусной лодке; и все же эти германские „Unterseebote" имели команду такой же численности, как и британские лодки увеличенного типа „Е", поскольку они нуждались в большом количестве людей для управления всеми сложными механизмами.

До войны считалось чем-то вроде подвига для подводной лодки, если она оставалась в море, вблизи берегов, от 5 до 7 дней. Первое боевое крейсерство подводных лодок, с участием пятой подводной лодки, построенной для германского флота, продолжалось 6 дней и было проведено прямо через все Северное море до восточного побережья Шотландии. Характерной чертой первого года войны было проявление подводными лодками неподозревавшейся до тех пор способности держаться в море (see-keeping endurance).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В истории германской подводной лодки можно таким образом различить три фазы развития типа: а) русская подводная лодка типа *Карп* и 4 простейшие экспериментальные лодки *U-1—U-4*; б) лодки „дезидерата" с 4 двигателями Кертинга; в) первые лодки с двигателями Дизеля, пионеры морских сил, действительно наносящих удар через море („overseas striking force").

Иногда строят предположения, что случилось бы, если бы Германия в начале Великой войны обладала сотней подводных лодок? На это можно ответить, что если бы Германия действительно обладала в 1914 г. сотнею подводных лодок, то большинство из них было бы либо недозрелыми, вроде *U-1—U-4*, либо ненадежными кораблями, подобными лодкам „дезидерата". Такие корабли, как эти, были совершенно неспособны к действиям в Атлантическом океане [1]. Только к концу 1911 г. Германия увидела, что она наконец создала мощные и надежные двигатели Дизеля, необходимые в качестве двигателя для больших океанских подводных лодок. Она доверила строительство подводных лодок двум верфям — государственной верфи в Данциге и крупповской верфи „Германия" в Киле. Производство двигателей Дизеля подобным же образом было ограничено двумя центрами—фирмами Круппа и „М. А. Н.". Вследствие этого ее производственная база была очень ограничена. Со всей мощностью своей организации Германия едва ли могла построить сотню больших лодок с двигателями Дизеля с 1912 по 1914 гг., и при этом тренированного личного состава для комплектования подводных лодок было еще меньше. Тренировка личного состава для подводной службы является вопросом совершенно иным. Достаточно сказать, что она характеризовалась осторожностью, граничившей почти с робостью. Способ, которым Германия использовала свои подводные лодки в самые ранние периоды войны, показывает, что она или мало или совсем не имела представления о громадной силе оружия, находившегося в ее руках.

Приложение III

ПОСТРОЙКА И ПОТЕРИ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

а) Различные германские авторитеты (Михельсен, Шюрер, Техель, Шварте, Вейер и т. д.) не согласны между собой относительно некоторых лодок—находились ли они в „постройке" или были „закончены" в конце войны. Отсюда число подводных лодок строившихся и лодок, постройка которых заканчивалась, у разных авторов разное.

---

[1] В октябре 1914 г. Веддиген пытался вывести *U-9*, одну из 500-*т* лодок „дезидерата", к западу от Оркнейских островов. Выйдя в Атлантический океан, *U-9* имела настолько сильную килевую и бортовую качку (pitched and rolled so excessively), что попытка была оставлена. *Spiess*, Sechs Jahre unter Wasser (*Шписс*, Шесть лет крейсерства на подводной лодке).

б) Далее—нет принятого определения термина „военной потери“ („war loss“). Некоторые германские списки рассматривают в числе „военных потерь“ только те лодки, которые погибли в море во время боевых крейсерств. Другие списки включают лодки, взорванные немцами в фландрских и адриатических базах, также лодки интернированные, переданные Австро-Венгрии и т. д. Вследствие неточности 1) числа подводных лодок действительно законченных и 2) состава и итогового числа „военных потерь“, чистая мощность (net strength) германских подводных сил в ноябре 1918 г. также является величиной непостоянной.

в) Надводное водоизмещение германских подводных лодок тоже отчасти различно в различных списках. Итог тоннажа построенных подводных лодок, подведенный по цифрам водоизмещения, данного одним германским авторитетом, разнится поэтому при сравнении с итогом по списку, составленному другим германским авторитетом.

А

ГЕРМАНСКИЕ ПОДВОДНЫЕ СИЛЫ

Адм. Капелле, давая показания перед комиссией рейхстага, выяснявшей в 1919 г. причины поражения Германии, указал, что число германских подводных лодок, построенных, строящихся и проектировавшихся по ноябрь 1918 г., было равно 810. Серии, составлявшие это число, были: 276 лодок „U“, 1 лодка „UA“, 249 лодок „UB“, 192 лодки „UC“ и 92 лодки „UF“. Михельсен дает итог в 811 лодок, прибавляя 1 крейсер „U“ — *K-44*, данных о котором неизвестно.

Число 810 подводных лодок распределяется следующим образом:

	„U“	„UA“	„UB“	„UC“	„UF“	Итого
Погибли на войне	62	—	64	52	—	178
Сданы союзникам	69	1	64	42	—	176
Затоплены командой	4	—	5	5	—	14
Переданы	—	—	5	—	—	5
Погибли на пути для сдачи	3	—	1	3	—	7
Интернированы и не сданы	—	—	—	2[1]	—	2
Разобраны в Германии	4	—	4	—	—	8
Построено	142	1	143	104	—	390[2]
В постройке и проектировавшихся	59	—	59	48	41	207
Проектированных	74	—	47	40	51	212
	275	1	249	192	92	809[3]

Потери по типам

	„U“	„UB“	„UC“	Итого
1914	5	—	—	5
1915	14	2	3	19
1916	7	8	7	22
1917	19	12	32	63
1918	17	42	10	69
	62	64	52	178

[1] *UC-8* приобретена Голландией; *UC-48* затоплена в Ферроле.
[2] Включая 3 лодки „U“, 7 „UB“ и 9 „UC“, законченных для сдачи после 11/XI 1918 г.
[3] Исключая *U-42* (которая никогда не была германским военным кораблем).

Б

ТИПЫ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

(по Михельсену)

Мирного времени	16	лодок с двигателями тяжелого топлива (*U-3 — U-18*).
	26	дизельных лодок (*U-19—U-41, U-43—U-45*).
	1	лодка „Фиат“ (*U-42*).
Военного времени	1	приобретенная норвежская лодка (*UA*).
	131	лодка среднего размера (*U-46—U-65, U-81—U-116, U-158—U-172, U-201—U-212, U-229—U-276*).
	5	австрийских лодок (*U-66—U-70*).
	10	больших подводных заградителей (*U-71—U-80*).
	10	улучшенных больших подводных заградителей (*U-117—U-126*).
	28	улучшенных лодок среднего размера (*U-127—U-138, U-213—U-228*) [1].
	3	крейсера (*U-139—U-141*).
	37	улучшенных крейсеров (*U-142—U-150, U-173—U-200*).
	7	б/коммерч. крейсеров (*U-151—U-157*).
	1	крейсер „UD“ (*K-44*) [2].
	17	лодок „UB-I“ (*UB-1—UB-17*).
	30	лодок „UB-II“ (*UB-18—UB-47*).
	202	лодки „UB-III“ (*UB-48—UB-249*).
	15	лодок „UC-I“ (*UC-1—UC-15*).
	64	лодки „UC-II“ (*UC-16—UC-79*).
	113	лодок „UC-III“ (*UC-80—UC-192*).
	92	однокорпусных лодки „UF“ (*UF-1—UF-92*).
Всего	811	подводных лодок [3].

В

МЕСЯЧНОЕ КОЛИЧЕСТВО ЛОДОК, ВСТУПАВШИХ В СТРОЙ

(по Михельсену)

	1914	1915	1916	1917	1918	1919 (проектировалось)
Январь	—	2	3	6	3	20
Февраль	—	4	5	4	6	20
Март	—	7	9	4	8	20
Апрель	—	6	8	5	8	25
Май	—	8	9	5	10	25
Июнь	—	6	8	8	12	25
Июль	—	5	9	11	9	30
Август	3	2	10	12	8	30
Сентябрь	3	2	10	8	10	30
Октябрь	1	2	11	13	11	—
Ноябрь	2	2	11	5	(16)	—
Декабрь	2	6	15	6	(16)	—
Итого	11	52	108	87	85	343

N. B. Сравнить с официальным германским итогом (приложение Д)

[1] Эти лодки, видимо, одно время считались „крейсерами“. Гайер упоминает о них, как о быстроходном 1 200-*т* типе. В данное время для них всеми принято определение Михельсена „улучшенный тип среднего размера“.

[2] Об этой лодке ничего не известно. Михельсен просто упоминает о ней в своей „Таблице построек подводных лодок мирного и военного времени“ как выше указано. Ни он, ни кто-либо другой из германских авторитетов не дает никаких технических деталей о *K-44*. Здесь может быть пояснено, что „UA“—бывшая норвежская подводная лодка; проект „UB“ был разработан для прибрежной и малой океанской лодки; проект „UC“—малого подводного заградителя; проект „UD“, вероятно, был экспериментальным крейсерским типом, временно занумерованным *K-44*. Проект „UE“ был улучшенным большим подводным заградителем типа *U-117—U-126*. Проект „UF“ был однокорпусной лодки нового типа.

[3] Это итог Михельсена, но в действительности в свою таблицу он включает только 809 лодок. Остальные 2 лодки, вероятно, старые *U-1* и *U-2*, которые он упустил включить как в категорию „лодок с двигателями тяжелого топлива“, так и в общий итог.

Г

ПРОГРАММЫ ПОСТРОЙКИ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

		Число лодок
а)	Заказаны перед войной адм. Тирпиц	45
б)	„ с августа 1914 г. по февраль 1916 г. Тирпицем	186
в)	„ с февраля 1916 г. по декабрь 1916 г. Капелле	86
г)	„ в 1917 г. Капелле	273
д)	„ с января 1918 г. по сентябрь 1918 г. Капелле	220
		810

а) Подводные лодки с моторами Кертинга тяжелого топлива *U-1—U-18*.
Подводные лодки с двигателями Дизеля *U-19—U-45* (с надводным водоизмещением менее 400 *т* и до 720 *т*).

45

б) Август 1914 г. Заказ на 5 лодок того же типа по 720 *т U-46—U-50*.
Август—октябрь 1914 г. Заказ на 6 лодок того же типа по 720 *т U-51—U-56*.
Октябрь 1914 г. 6 лодок по 780 *т U-57—U-62*.
Приобретенные лодки—5 австрийских лодок по 810 *т U-66—U-70*.
Приобретенная норвежская лодка в 270 *т UA*.
Ноябрь 1914 г. 17 прибрежных лодок по 127 *т UB-1—UB-17*[1].
Ноябрь 1914 г. 15 подводных заградителей по 168 *т UC-1—UC-15*.
Январь 1915 г. 10 больших подводных заградителей *U-71—U-80*.
Март 1915 г. 3 лодки по 810 *т U-63—U-65*[2].
Апрель—июль 1915 г. 30 улучшенных прибрежных лодок *UB-18—UB-47*.
Июнь 1915 г. 12 лодок по 760/810 *т U-81—U-92*.
Август 1915 г. 12 лодок по 750/850 *т U-93—U-104*.
Август 1915 г. 18 улучшенных малых подводных заградителей по 410 *т UC-16—UC-33*.
Ноябрь 1915 г. 15 улучшенных малых подводных заградителей по 420 *т UC-34—UC-48*.
Январь 1916 г. 31 улучшенный малый подводный заградитель по 420 *т UC-49—UC-79*.

186

в) Май 1916 г. 22 больших лодки: 10 лодок по 800 *т U-105—U-114*.
12 улучшенных лодок среднего размера по 1 200 *т U-127—U-138*.
Май 1916 г. 10 больших подводных заградителей по 1 160 *т U-117—U-126*.
Май 1916 г. 24 улучшенных прибрежных лодки *UB-48—UB-71*.
Август 1916 г. 3 крейсера по 1 930 *т U-139—U-141*.
Сентябрь 1916 г. Программа, принятая после совещания в Плессе: 2 лодки по 880 *т*, *U-115—U-116*.
Сентябрь 1916 г. 16 улучшенных прибрежных лодок *UB-72—UB-87*.
Ноябрь 1916 г. 9 крейсеров по 2 160 *т U-142—U-150*.

86

г) Февраль 1917 г. 6 лодок по 800 *т U-158—U-163*.
Февраль 1917 г. 45 улучшенных прибрежных лодок по 400 *т UB-88—UB-132*.
Февраль 1917 г. Выступление США вызвало присоединение торговых лодок *Дейчланд* и заказ еще 3 лодок—*U-151—U-157*[3].
Июнь 1917 г. 9 лодок по 800 *т U-164—U-172*.
Июнь 1917 г. 10 крейсеров по 2 000 *т U-173—U-182*.
Июнь 1917 г. 37 улучшенных прибрежных лодок *UB-133—UB-169*.
Июнь 1917 г. 39 улучшенных подводных заградителей *UC-80—UC-118*.
Июнь—декабрь 1917 г. 18 крейсеров по 1 200 *т U-183—U-200*.
Декабрь 1917 г. 12 улучшенных лодок среднего размера по 820 *т U-201—U-212*.
Декабрь 1917 г. 36 прибрежных лодок по 540 *т UB-170—UB-205*.
Декабрь 1917 г. 34 подводных заградителя по 510 *т UC-119—UC-152*.
Декабрь 1917 г. 20 однокорпусных лодок по 360 *т UF-1—UF-20*.

273

[1] Шюрер указывает, что 15 этих лодок было заказано в октябре 1914 г., а другие 2—в ноябре 1914 г.

[2] Гайер указывает *U-63—U-65* среди лодок, заказанных в августе и сентябре 1914 г.

[3] *Scheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (Шеер, Флот Открытого моря), стр. 335.

д) Май—июнь 1918 г. 16 улучшенных лодок среднего размера по 1 380 *т* *U-213—U-228*.

Июнь 1918 г. 48 лодок по 900 *т* *U-229—U-276*.

Июнь 1918 г. 44 улучшенных прибрежных лодки *UB-206—UB-249*.

1918 г. 40 подводных заградителей по 510 *т* *UC-153—UC-192*.

Январь—июль 1918 г. 72 однокорпусных лодок по 360 *т* *UF-21—UF-92*.

220

Итог . . . 810

Примечание. Лодки по програме за май 1916 г. *U-127—U-134*, *U-137*, *U-138* не были закончены.

Лодка по програме за май 1916 г. *U-121* окончена после перемирия.

Лодки по програме за сентябрь 1916 г. *U-115*, *U-116* закончены не были.

Лодки по програме за ноябрь 1916 г. *U-142 — U-150* закончены не были. *U-142* уже прошла испытания, но была разобрана в Германии.

Лодки по програме за февраль 1917 г. *U-158*, *U-159* не были закончены.

Лодки по програме за июнь 1917 г. *U-165*, *U-168 —U-172* не были закончены, но *U-166*, *U-167* были закончены после перемирия.

Лодки по програме за июнь 1917 г. *UB-133*, *UB-136*, *UB-144*, *UB-145*, *UB-150*, *UB-154*, *UB-155* были закончены после перемирия; остальные не были закончены. *UC-106—UC-114* закончены для сдачи; *UC-115—UC-118* не были закончены.

Лодки по позднейшим програмам не закончены.

Лодки, заказанные в феврале 1917 г. (начатые летом 1917 г. и законченные летом 1918 г.) сданы союзникам так же, как и бывшие торговые лодки.

Из лодок, заказанных в июне 1917 г. (начатых летом), немногие были закончены в ноябре 1918 г. и сданы союзникам законченные на 80%.

Лодки, заказанные в декабре 1917 г. и в 1918 г., не были закончены.

Насколько выполнение програм начало отставать, видно из того, что *UC-80—UC-89* должны были быть закончены до 1918 г., а были закончены после перемирия.

Следует отметить, что Джеллико сравнивает продолжительность постройки на британских и германских верфях [1]. Немцы дольше строили большие корабли, но германские эскадренные миноносцы строились немногим более 12 месяцев, против 24 месяцев британских заводов. Постройка британских подводных лодок заканчивалась нормально в 2 года, хотя в течение 1917 и 1918 гг. этот срок был уменьшен до 18 месяцев с небольшим; типовые же лодки „UB“ и „UC“ строились в 5 месяцев, а улучшенные типы—около 10 месяцев. Лодки „среднего“ размера или „средние лодки“ „U“ требовали 18 месяцев для постройки. Подводные крейсера, заказанные в течение 1916 г., через 24 месяца все еще не были закончены (ноябрь 1918 г.).

Выводы

1. С осени 1916 г. в выполнении програм постройки подводных лодок начали обнаруживаться задержки.

2. Эти задержки были видимо обязаны отвлечению рабочей силы и материалов портов и верфей от строительства подводных лодок на ремонт кораблей Флота Открытого моря после Ютландского сражения. Так считает Шеер.

3. Эти задержки в дальнейшем усугубляются Плесскими решениями строить подводные крейсеры, постройка которых (как оказалось впоследствии) требовала значительно большего времени, чем „средние“ лодки, и была вдвое сложнее.

4. Задержки в постройке подводных лодок повлияли отрицательно на ведение войны против торговли в 1917 г.

5. Эти задержки никогда не были наверстаны. Они стали сильнее к концу войны, когда больше 200 лодок (часть програм за декабрь 1917 г. и за 1918 г.) даже не были заложены.

6. Привлечение небольших верфей Стиннеса к постройке подводных лодок типа „UF“ является свидетельством перегрузки больших верфей.

7. Ожидавшееся увеличение выпуска лодок в 1919 г., которое подчеркивается Гайером,—сомнительно. К концу 1919 г. (согласно Шееру) надеялись строить по 30 лодок ежемесячно [2].

[1] *Jellicoe*, The Crisis of Naval War (*Джеллико*, Кризис морской войны), стр. 48.

[2] Михельсен говорит (стр. 132), что в октябре 1918 г. ежемесячный выпуск составлял 13 лодок в месяц (см. приложение В) но надеялись, что впоследствии выпуск будет усилен: к апрелю 1919 г.—22 лодки в месяц, к августу—33, к декабрю—37 в месяц. В первые месяцы 1920 г. выпуск должен был равняться 38 в месяц.

8. К августу—сентябрю 1918 г. требование морского министерства Германии об освобождении из армии рабочих в целях ускорения работы верфей и для увеличения числа построенных подводных лодок было удовлетворено. Это без сомнения имело результатом попытку к усилению подводной кампании. Между тем серьезным фактором была потеря ценного личного состава подводных лодок. Команды-ветераны старых подводных лодок должны были быть разрознены, чтобы личный состав на новых лодках мог иметь хотя бы несколько человек с непосредственным опытом крейсерства в военных условиях.

Д

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ГЕРМАНСКИЕ СВОДНЫЕ ДАННЫЕ (1920) ИТОГОВ НАЛИЧИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Число п. л.	В строю на	Построено	Погибло	Прибыль, убыль	В строю на	Число п. л.
28	4.8.14	+ 3	— 5	— 2	31.12.14	26
26	1.1.15	+ 62	—20	+42	31.12.15	68
68	1.1.16	+ 95	—25	+70	31.12.16	138
138	1.1.17	+103	—72	+31	31.12.17	169
169	1.1.18	+ 81	—81	0	11.11.18	169
		+344	—203	+141	—	—

Примечание. Декабрьские потери, вероятно, не были известны до января.

Построено 344—эти цифры сходятся с данными Шварте „Техника в мировой войне“, но Шюрер дает число 345, считая законченной *U-121*, постройка которой, однако, была завершена лишь после перемирия.

203 погибло: 178 составляют военные потери; 14 затоплено; 6 интернировано; 4 уступлено Австрии; 1 уступлена Болгарии.

Окончательная сводка

А. Построено (строительные программы довоенные и военного времени):

лодок построено до войны, водоизмещением 14 625 *т*	28
„ „ в течение войны (включая *U-42*, построенную в Специи), водоизмещением 198 330 *т*	344
лодок, строившихся к ноябрю 1918 г.	226
„ проектированных	212
Итого	810

Б. Ликвидировано (погибло, передано, сдано, уничтожено, строительные программы не выполнены полностью):

погибло во время военных действий	178
затоплено	14
уступлено Австрии и Болгарии	5
интернированная куплена Голландией	1
„ затоплена перед сдачей	1
погибло на пути для сдачи	7
сдано союзникам (включая 18 законченных для сдачи)	176
старых лодок разобрано в Германии	8
незаконченных лодок разобрано на стапелях	208
проектированных	212
Итого	810

Е

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГЕРМАНСКИХ ЛОДОК

(по Михельсену)

На 10-е число м-ца	Подводные крейсера				Северное море				Фландрия				Адриатика				Константинополь				Балтика				Итог			
	В море	В порту	На верфи	Всего	В море	В порту	На верфи	Всего	В море	В порту	На верфи	Всего	В море	В порту	На верфи	Всего	В море	В порту	На верфи	Всего	В море	В порту	На верфи	Всего	В море	В порту	На верфи	Всего
1914 г.																												
Август	—	—	—	—	—	14	4	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	16	4	20
Сентябрь	—	—	—	—	2	18	2	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2	20	2	24
Октябрь	—	—	—	—	5	11	5	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	6	8	14	5	27
Ноябрь	—	—	—	—	3	9	9	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	7	3	15	10	28
Декабрь	—	—	—	—	3	11	7	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	2	7	4	15	9	28
1915 г.																												
Январь	—	—	—	—	3	12	5	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	6	7	4	12	11	27
Февраль	—	—	—	—	—	14	7	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	6	1	15	11	27
Март	—	—	—	—	6	4	12	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	5	6	6	15	27
Апрель	—	—	—	—	6	4	13	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3	6	5	15	26
Май	—	—	—	—	7	7	11	25	—	—	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	3	8	8	19	35
Июнь	—	—	—	—	7	4	14	25	2	8	—	10	—	—	—	—	—	3	—	3[1]	1	—	1	2	10	15	15	40
Июль	—	—	—	—	4	8	12	24	4	9	—	13	—	—	—	—	—	4	—	4[1]	2	1	—	3	10	22	12	44
Август	—	—	—	—	10	2	8	20	3	12	—	15	—	—	—	—	—	4	—	4[1]	—	5	1	6	13	23	9	45
Сентябрь	—	—	—	—	2	5	8	15	5	10	—	15	—	—	—	—	5	2	5	12[1]	2	1	1	4	14	18	14	46
Октябрь	—	—	—	—	2	2	7	11	2	13	1	16	—	—	—	—	2	3	7	12[1]	1	1	3	5	7	19	18	44
Ноябрь	—	—	—	—	1	5	3	9	2	10	1	13	3	5	5	13[1]	—	—	—	—	3	2	2	7	9	22	11	42
Декабрь	—	—	—	—	—	6	4	10	4	8	2	14	4	1	3	8	—	3	2	5	—	6	1	7	8	24	12	44
1916 г.																												
Январь	—	—	—	—	—	4	7	11	—	13	1	14	3	—	5	8	—	3	1	4	1	3	—	4	4	23	14	41
Февраль	—	—	—	—	—	2	10	12	5	8	1	14	2	—	6	8	2	1	1	4	1	—	2	3	10	11	20	41
Март	—	—	—	—	3	3	8	14	4	12	1	17	2	1	5	8	2	2	—	4	—	2	2	4	11	20	16	47
Апрель	—	—	—	—	6	5	6	17	6	10	—	16	5	1	2	8	1	3	—	4	2	4	1	7	20	23	9	52
Май	—	—	—	—	3	4	17	24	1	12	—	13	—	4	5	9	1	3	—	4	2	2	4	8	7	25	26	58
Июнь	—	—	—	—	6	2	19	27	3	9	3	15	3	1	8	12	—	3	—	3	3	3	2	8	15	18	32	65
Июль	—	—	—	—	17	5	9	31	6	8	2	16	3	—	10	13	—	3	—	3	2	5	2	9	28	21	23	72
Август	—	—	—	—	5	9	17	31	8	7	—	15	7	2	5	14	—	3	—	3	1	6	4	11	21	27	26	74
Сентябрь	—	—	—	—	3	21	11	35	10	8	—	18	4	—	8	12	—	4	1	5	4	3	3	10	21	36	23	80
Октябрь	—	—	—	—	8	12	17	37	—	20	—	20	6	1	7	14	2	1	2	5	1	7	3	11	17	41	29	87
Ноябрь	—	—	—	—	9	6	23	38	7	16	1	24	7	—	10	17	1	3	—	4	5	—	5	10	29	25	39	93
Декабрь	—	—	—	—	14	4	24	42	13	10	2	25	7	2	9	18	—	1	1	2	—	3	7	10	24	20	43	97
1917 г.																												
Январь	—	—	—	—	12	12	21	45	3	18	1	22	5	—	20	25	—	2	1	3	—	—	8	8	20	32	51	103
Февраль	—	—	—	—	23	6	20	49	9	22	2	33	5	2	17	24	1	1	1	3	—	—	2	2	38	31	42	111
Март	—	—	—	—	27	4	28	59	3	33	2	38	6	13	17	26	—	2	1	3	—	1	1	2	36	43	49	128
Апрель	—	—	—	—	21	10	30	61	8	24	3	35	13	1	11	25	—	2	1	3	—	3	—	3	42	40	45	127
Май	1	—	—	1	18	—	40	58	11	22	2	35	8	—	18	26	—	1	2	3	4	2	1	7	42	25	63	130
Июнь	1	—	—	1	27	5	28	60	13	16	4	33	15	—	12	27	2	—	1	3	3	3	2	8	61	24	47	132
Июль	1	—	—	1	20	6	30	56	11	19	7	37	8	1	19	28	—	—	3	3	2	2	1	5	42	28	60	130
Август	1	—	—	1	25	5	27	57	9	22	4	35	9	—	18	27	—	—	3	3	1	3	1	5	45	30	53	128
Сентябрь	1	—	1	2	29	6	27	62	16	19	2	37	9	—	20	29	—	—	3	3	4	2	—	6	59	27	53	139
Октябрь	1	—	1	2	31	6	24	61	7	27	1	35	13	—	19	32	1	2	1	4	2	4	—	6	55	39	46	140
Ноябрь	1	2	1	4	10	2	43	55	11	20	5	36	7	1	24	32	—	—	4	4	1	1	4	6	30	26	81	137
Декабрь	3	1	1	5	27	3	26	56	17	12	5	34	12	1	21	34	—	—	4	4	1	—	—	1	60	17	57	134
1918 г.																												
Январь	4	1	1	6	16	8	35	59	7	19	4	30	5	—	28	33	1	1	2	4	—	—	—	—	33	29	70	132
Февраль	4	1	2	7	25	8	22	55	7	19	4	30	14	1	18	33	—	—	4	4	—	—	—	—	50	29	50	129
Март	6	1	—	7	13	—	42	55	8	17	4	29	9	—	24	33	1	—	2	3	—	—	—	—	37	18	72	127
Апрель	5	1	1	7	22	—	33	55	8	16	2	26	9	1	24	34	—	—	3	3	—	—	—	—	44	18	63	125
Май	4	—	4	8	27	—	28	55	8	14	3	25	16	—	18	34	—	3	—	3	—	—	—	—	55	17	53	125
Июнь	1	3	5	9	15	—	34	49	11	9	3	23	9	—	19	28	—	3	—	3	—	—	—	—	36	15	61	112
Июль	4	2	3	9	22	1	33	56	8	11	5	24	11	—	18	29	—	3	—	3	—	—	—	—	45	17	59	121
Август	5	—	7	12	19	—	39	58	10	7	5	22	11	—	18	29	—	3	—	3	—	—	—	—	45	10	69	124
Сентябрь	7	—	4	11	22	—	45	67	7	3	8	18	7	—	23	30	—	2	—	2	—	—	—	—	43	5	80	128
Октябрь	4	—	6	10	30	—	37	67	8	—	5	13	10	—	18	28	2	—	1	3	—	—	—	—	54	—	67	121

[1] Морские силы Средиземного моря.

Ж (1)

ДАННЫЕ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

(по Михельсену)

Подводные лодки	Дата заказа	Дата окончания	Водоизмещение		Торпедно-минное вооружение: торпедное: аппараты			минное		Артиллерия: число орудий калибр в *см*	Район плавания (endurance): надводн.		подводн.		Скорость		Время погруж. в сек.	Число и мощность двигателей		Личн. состав	
	месяц и год		надв.	подв.	над-водн. труб	под-водн. труб	число торпед калибр в *см*	присп. для пост.	число мин		миль	ходом узлов	миль	ходом узлов	надв. в узлах	подв. в узлах		надводн. (*л. с.*)	подводн. (электро-моторы)	офиц.	команды
U-3—U-4	8.07	5—7.09	420	510	—	2н. 2к	6:45	—	—	1:5	3000	9	55	4,5	11,5	9,5	60	2×200	2×505	3	14
U-5—U-12	4.08	7.10—8.11	500	620	—	2н. 2к	6:45	—	—	1:5	3400	8,6	80	5	14,2	8,1	65	4×225	2×580	4	24
U-13—U-16 . . .	8.09	12.11—4.12	540	635	—	2н. 2к	6:45	—	—	1:5	1920	14,8	90	5	15,0	10,7	40	2×350	2×550	4	24
U-17—U-18 . . .	5.10	11.12	560	690	—	2н. 2к	6:45	—	—	1:5	1210	13,5	75	5	15,0	9,5	70	2×250	2×550	4	24
U-19—U-22 . . .	11.10	7.13—11.13	650	840	—	2н. 2к	9:50	—	—	1:8,8 или 1:10,5	5200	8	80	5	15,5	9,6	75	4×350	2×550	4	35
U-23—U-26 . . .	3.11	9.13—5.14	670	860	—	2н. 2к	9:50	—	—	2:8,8	5020	8	85	5	16,8	10,3	84	2×900	2×550	4	35
U-27—U-30 . . .	2.12	5.14—8.14	680	870	—	2н. 2к	10:50	—	—	2:8,8	5520	8	85	5	16,7	9,9	45	2×1000	2×550	4	35
U-31—U-41 . . .	6.12	9.14—2.15	680	870	—	2н. 2к	6:50	—	—	1:10,5	4440	8	80	5	16,5	9,5	50	2×925	2×550	4	35
U-42	?	не сдана	690	—	—	—	—	—	—	1:10,5	1500	18	24	8	18,0	10	30	2×1250	—	—	—
U-43—U-50 . . .	7.13-8.14	4.15—7.16	720	940	—	4н. 2к	6:50	—	—	1:10,5	4840	8	51	5	15,2	9,3	?	2×1000	2×550	4	35
U-51—U-56 . . .	8.14	2.16—6.16	720	902	—	2н. 2к	8:50	—	—	1:10,5 или 1:8,8	5260	8	55	5	17,0	9,2	?	2×1100	2×550	4	35
U-57—U-62 . . .	10.14	7.16—12.16	780	950	—	2н. 2к	7:50	—	—	1:10,5 или 1:8,8	5800	8	50	5	16,5	8,5	?	2×1100	2×550	4	35
U-63—U-65 . . .	3.15	3.16—5.16	810	930	—	2н. 2к	8:50	—	—	1:10,5	6620	8	60	5	16,6	9,1	?	2×1100	2×550	4	35
U-66—U-70 . . .	?	7.15—9.15	810	930	—	4н. 1к	12:45	—	—	1:10,5	3980	8	115	5	16,0	10,6	?	2×1150	2×630	4	35
U-71—U-80 . . .	1.15	10.15—6.16	750	830	1н. 1к	—	4:50	2к	36	1:10,5	4610	7	83	4	10,6	8	40	2×450	2×450	4	35
U-81—U-86 . . .	6.15	8.16—12.16	810	950	—	2н. 2к	10:50	—	—	1:10,5 или 1:8,8	7630	8	56	5	16,8	9,1	?	2×1200	2×550	4	35
U-87—U-92 . . .	6.15	2.17—10.17	760	1000	—	4н. 2к	12:50	—	—	2:10.5	7660	8	56	5	15,6	8,6	45	2×1200	2×550	4	35
U-93—U-98 . . .	9.15	2.17—5.17	850	1000	—	4н. 2к	16:50	—	—	1:10,5 или 1:8,8	3800	8	50	5	16,8	8,6	45	2×1200	2×550	4	35
U-99—U-104 . . .	9.15	3.17—8.17	750	950	—	2н. 2к	12:50	—	—	1:10,5 или 1:8,8	4080	8	45	5	16,5	8,2	45	2×1200	2×550	4	35
U-105—U-114 . .	5.16	7.17—6.18	800	1000	—	4н. 2к	16:50	—	—	1:10,5 или 1:8,8	3900	8	50	5	16,4	8,5	45	2×1200	2×550	4	35
U-115—U-116 . .	9.16	не закончены	880	1230	—	4н. 2к	13:50	—	—	1:10,5	5860	8	35	4,5	16,0	8,5	30	2×1200	2×550	4	35
U-117—U-121 . .	5.16	3.18—8.18	1160	1510	—	4н.	24:50	2к	4200	1:15	6080	8	60	4,5	14,7	7,1	30	2×1200	2×600	4	36
U-122—U-126 . .	5.16	5.18—10.18	1160	1470	—	4н.	12—22:50	2к	48	1:15	5520	8	60	4,5	14,7	7,1	30	2×1200	2×600	4	36
U-127—U-130 . .	5.16	не закончены	1220	1650	—	4н.	14:50	—	—	1—2:15	2780	8	50	4,5	18,0	8,5	30	2×1700	2×890	4	42
U-131—U-134 . .	5.16	не закончены	1160	1530	—	4н.	14:50	—	—	1—2:15	2780	8	50	4,5	18,0	8,5	30	2×1700	2×890, 2300 kw[1]	4	42
U-135—U-138 . .	5.16	6.18—8.18	1180	1530	—	4н.	14:50	—	—	1:15	2780	8	50	4,5	18,0	8,5	30	2×1700	2×890	4	42
U-139—U-141 . .	8.16	3.18—6.18	1930	2480	—	4н.	19:50	—	—	2:15	4000	8	53	4,5	17,7	8,1	30	2×1750	2×890, 1300 kw[1]	6	56
U-142—U-150 . .	11.16	не закончены	2160	2770	—	4н.	19:50	—	—	2:15 или 2:8,8	5400	6	70	4,5	17,5	8,6	30	2×3000	2×1300, 1300 kw[1]	6	56
U-151—U-157 . .	2.17	5.17—2.18	1510	1870	—	2н.	18:50	—	—	2:15 или 2:8,8	13130	5,5	65	3	12,4	5,3	?	2×400	2×400	6	50
																				1+	19+
U-158—U-159 . .	2.17	не закончены	810	1030	—	4н. 2к	14:50	—	—	1—2:15	4950	8	55	5	16,0	9	35	2×1200	2×550	4	35
U-160—U-172 . .	2.17	5 лод. ок. 5.18—10.18	820	1000	—	4н. 2к	14:50	—	—	1—2:15	2900	8	62	4,5	16,2	8,2	45	2×1200	2×550	4	35
U-173—U-200 . .	6.17—12.17	в строй	2130	2780	—	4н. 2к	19:50	—	—	2:15	5300	6	70	4,5	17,5	8,5	30	2×3000	2×1300, 1300 kw[1]	6	56
U-201—U-212 . .	12.17	не	820	1000	—	4н. 2к	16:50	—	—	1:10,5	2900	8	60	4,5	16,0	9	30	2×1200	2×550	4	35
U-213—U-228 . .	5.18—6.18	всту-	1380	1880	2[1]	4н. 2к	18:50	—	—	1:15	?	?	90	4,5	18,0	9,5	30	2×1750	2×890, 2300 kw[1]	4	42
U-229—U-276 . .	6.18	пили	900	1210	—	4н. 2к	12—13:50	—	—	1:10,5	5860	8	60	4,5	16,2	8,5	30	2×1450	2×550	4	35

[1] Поворотные аппараты (Schwenkbar)

н—носовые аппараты
к—кормовые »

[1] Для перезарядки батарей

+ Призовая команда

ДАННЫЕ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК (2)
(по Михельсену)

Подводные лодки	Дата заказа (месяц и год)	Дата вступления (месяц и год)	Водоизмещение *т*: надвод.	Водоизмещение *т*: подводн.	Торпед.-минное вооружен.: торпедное: аппараты: надв.	торпедное: аппараты: под-водн.	торпедное: число калибр в *см*	минное: присп. для пост.	минное: число мин
UA	?	8.14	270	340	—	2н 1к	5 : 45	—	—
UB-1—UB-17 . .	11.14	1.15—5.15	127	142	—	2н	2 : 45	—	—
UB-12	11.14	3.15	147	161	—	—	—	4	8
UB-18—UB-47 . .	4.15—7.15	11.15—8.16	260	290	—	2н	4 : 50	—	—
UB-48—UB-71 . .	5.16	6.17—11.17	510	650	—	4н 1к	10 : 50	—	—
UB-72—UB-87 .	9.16	9.17—12.17	520	650	—	4н 1к	10 : 50	—	—
UB-88—UB-132 .	2.17	12.17—7.18	510	640	—	4н 1к	10 : 50	—	—
UB-133—UB-141 .	6.17	в строй не вступили	530	660	—	4н 1к	10 : 50	—	—
UB-142—UB-169 .	6.17	в строй не вступили	530	660	—	4н 2к	10 : 50	—	—
UB-170—UB-205 .	12.17	в строй не вступили	540	670	—	4н 2к	10 : 50	—	—
UB-206—UB-249 .	6.18	в строй не вступили	550	670	—	4н 2к	10 : 50	—	—
UC-1—UC-15 . . .	11.14	4.15—7.15	168	183	—	—	—	6	12
UC-16—UC-33 . .	8.15	6.16—9.16	410	490	2н	1к	7 : 50	6	18
UC-34—UC-48 . .	11.15	9.16—11.16	420	500	2н	1к	7 : 50	6	18
UC-49—UC-79 . .	1.16	11.16—6.17	420	500	2н	1к	7 : 50	6	18
UC-80—UC-118 . .	6.17	7.18—10.18 (6 лодок)	480	560	2н	1к	7 : 50	6	14
UC-119—UC-192 .	12.17	не закончены	510	580	2н	1к	7 : 50	5	14
UF-1—UF-92 . .	12.17—7.18	не закончены	360	380	—	4к 1к[1]	7 : 50	—	—

Подводные лодки	Артиллерия: число орудий калибр в *см*	Район плавания (endurance): надводн.: миль	надводн.: ходом узлов	подводн.: миль	подводн.: ходом узлов	Скорость: над-водн. в узлах	Скорость: под-водн. в узлах	Время погружения в сек.	Число и мощн. двигателей: над-водн. (*л. с.*)	Число и мощн. двигателей: под-водн. (электро-моторы)	Личный состав: офиц.	Личный состав: команды
UA	1 : 5	950	9,7	76	3,3	14,2	7,3	67	2×450	2×190	3	18
UB-1—UB-17	1 пул.	1650	5	45	4	6,7	6	22	1× 60	1×120	1	13
UB-12	1 пул.	1650	5	45	4	6,7	6	22	1× 60	1×120	1	13
UB-18—UB-47	1 : 5 или 1 : 8	5700	6	45	4	9,2	5,8	32	2×140	2×140	2	21
UB-48—UB-71	1 : 8,8 или 1 : 10,5	4200	6	55	4	13,4	7,8	30	2×550	2×380	3	31
UB-72—UB-87	1 : 8,8 или 1 : 10,5	4000	6	50	4	13,4	7,7	30	2×550	2×380	3	31
UB-88—UB-132	1 : 8,8 или 1 : 10,5	3500	6	50	4	13,5	7,5	30	2×550	2×380	3	31
UB-133—UB-141	1 : 10,5	4240	6	50	4	12,5	7,5	30	2×550	2×380	3	31
UB-142—UB-169	1 : 10,5	3400	6	50	4	12,5	7,5	30	2×530	2×380	3	31
UB-170—UB-205	1 : 10,5	3700	6	50	4	12,5	7,5	30	2×530	2×380	3	31
UB-206—UB-249	1 : 10,5	3400	6	50	4	12,5	7,5	30	2×530	2×380	3	31
UC-1—UC-15	1 пул.	850	5	50	4	8,4	5,5	23	1× 90	1×175	1	13
UC-16—UC-33	1 : 8,8	6910	7	55	4	11,5	6,9	40	2×250	2×230	3	23
UC-34—UC-48	1 : 8,8	7100	7	55	4	11,7	6,9	40	2×250	2×230	3	23
UC-49—UC-79	1 : 8,8	8000	7	59	4	12	7,2	33	2×300	2×310	3	23
UC-80—UC-118	1 : 10,5	8200	7	40	4,5	11,5	6,6	15	2×300	2×310	3	29
UC-119—UC-192	1 : 10,5	8200	7	40	4,5	11,5	6,6	30	2×400	2×310	3	29
UF-1—UF-92	1 : 8,8	3500	—	64	4	11	7	15	2×300	2×300	2	28

н — носовые аппараты

к — кормовые аппараты

[1] В немецком тексте называется „Abgangsrohr", что обозначает буквально „выходная труба". Вероятно „Abgangsrohr" есть подобие „carcasse", использованного на французских подводных лодках — т. е. трубообразная рама (carcasse ordinaire), или легкая труба, снабженная клапаном заполнения и выходным отверстием (carcasse étanche). Ни из одного из этих приспособлений торпеда не выстреливается, а выходит сама силой своего двигателя и винтов (Laubeuf et Stroh, „Sous-Marins, Torpilles et Mines" (Лобеф и Стро „Подводные лодки, торпеды и мины"), стр. 698—699).

3

ПОСТРОЙКА ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Общий выпуск германских подводных лодок по числу и тоннажу

По календарным годам. Книга *Schwarte* „Die Technik im Weltkrieg" (*Шварте*, Техника в мировой войне).

Законченных

	Число лодок	Тоннаж
Август 1914 г.		
Август — 31 декабря 1914 г.	28	15 204
1915 г.	3	1 618
1916 г.	62	26 418
1917 г.	95	47 390
Январь—ноябрь 1918 г.	103	65 528
	81	52 888
Итого	372	209 046

Итог строительства в течение периода войны с августа 1914 г. по ноябрь 1918 г равен 344 лодкам, общей суммой 193 842 *т.*

Окончание постройки лодок в годы войны

Действительный выпуск:

С 1 августа 1914 г. по 1 августа 1915 г. 19 лодок тоннажом в 16 075 *т.*
С 1 августа 1915 г. по 1 августа 1916 г. 65 лодок тоннажом в 32 959 *т.*
С 1 августа 1916 г. по 1 августа 1917 г. 101 лодка тоннажом в 56 453 *т.*
С 1 августа 1917 г. по 1 августа 1918 г. 99 лодок тоннажом в 68 671 *т.*

Проектированный выпуск:

С 1 августа 1918 г. по 1 августа 1919 г. 167 лодок тоннажом в 121 061 *т.*

Постройка подводных лодок на германских судостроительных верфях

(расположено в порядке уменьшающихся чисел).

(Из журнала „The Engineer", 21 апреля 1922 г., данные на 11 ноября 1918 г.):

Фирма	Число построенных лодок	Число строящихся лодок	Всего
Вулкан, Гамбург	89	37	126
Крупп „Германия", Киль	79	28	107
Бломм и Фосс, Гамбург	67	39	106
А. Г. Везер, Бремен	74	27	101
Государственные верфи, Данциг	32	32	64
Бремен-Вулкан, Вегезак	4	20	24
Мелкие верфи	—	41	41
Итого	345	224	569

Примечание. Из 28 лодок, законченных перед началом войны, 10 были построены Круппом и 18—государственными верфями в Данциге. Если включать эти лодки:

а) Крупп построил 89 и имел 28 в постройке, всего 117
б) Государственные верфи в Данциге построили 50 и имели 32 в постройке, всего 82
в) Итог построенных лодок в этом случае становится 373
г) Итог построенных лодок + строящихся становится в этом случае 597

И

ИТОГИ ПОТЕРЬ В ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ

I. Потери в подводных лодках по месяцам

Месяц	1914	1915	1916	1917	1918	Итог	Среднее
Январь	—	2	—	2	9	13	3,25
Февраль	—	—	—	4	4	8	2,00
Март	—	4	2	3	4	13	3,25
Апрель	—	—	4	2	7	13	3,25
Май	—	1	2	6	14	23	5,75
Июнь	—	2	—	4	3	9	2,25
Июль	—	3	4	5	6	18	4,5
Август	2	3	1	4	7	17	3,4
Сентябрь	—	2	1	10	9	22	4,4
Октябрь	—	1	—	7	5	13	2,6
Ноябрь	1	1	4	9	1	16	3,2
Декабрь	2	—	4	7	—	13	3,25
Итого . . .	5	19	22	63	69	178	} 3,42
Среднее в месяц	1	1,59	1,83	5,17	6,4	3,42	

Наибольшие потери: май 1918 г., сентябрь 1917 г.

Месяцы максимальных потерь . . . . май, сентябрь.
Месяцы наименьших потерь . . . . февраль, июнь, октябрь.

22 месяца дают среднее выше 3,42.

Приведенный анализ основан на отчете германского морского генерального штаба 1922 г., но исправлен соответственно информации, полученной позднее.

II. Потери, возмещенные спасением

В 1919 г. капитан Персиус, откровенный критик ведения морской войны его страною, заявил, что в позднейшие периоды военных действий подготовка нового личного состава для службы на подводных лодках производилась настолько поспешно и неудовлетворительно, что многие подводные лодки погибли со всем личным составом.

Он приводит примеры таких случайных потерь: *UB-79*, *UB-84*, *UB-106* и одной лодки „UC“, номера которой он не указывает. Он говорит также, что *UB-114* погибла во время прохождения ею испытаний. 4 перечисленные здесь лодки „UB“ все были сданы после войны, так что если они случайно погибли, то должны были быть спасены. Другие случайные потери, на которые он ссылается: *U-30* (стр. 46), *UC-76* (стр. 179), *U-52* (стр. 210, сноска 2),—эти 3 лодки также восстановлены после спасения.

Погибли во время военных действий: 178			Сданы: 176		
Серийные номера			Серийные номера		
„U“	„UB“	„UC“	„U“	„UB“	„UC“
5	3	1	3	6 +	17
6	4	2	9	14	20
7	7	3	19	21	22
8	12	5	22	23 +	23
10	13	6	24	24	27
11	16	7	25	25	28
12	17	9	30	28	31
13	18	10	33	34	37
14	19	11	35	42	45
15	20	12	38	49	52
18	22	13	39 +	50	56 +
20	26	14	43	51	58
23	27	15	46	60	59
26	29	16	52	62	60
27	30	18	53	64	67
28	31	19	54	67	73
29	32	21	55	73	74
31	33	24	57	76	76
32	35	26	60	77	90
34	36	29	62	79	92
36	37	30	63	80	93
37	38	32	67	84	94
40	39	33	70	86	95
41	41	35	71	87	96
44	44	36	79	88	97
45	45	38	80	91	98
48	46	39	82	92	99
49	52	41	86	93	100
50	53	42	90	94	101
51	54	43	91	95	102
56	55	44	94	96	103
58	56	46	96	97	104
59	57	47	98	98	105
61	58	49	100	99	106 —
64	61	50	101	100	107 —
66	63	51	105	101	108 —
68	65	55	107	102	109 —
69	66	57	108	105	110 —
74	68	61	111	106	111 —
75	69	62	112	111	112 —
76	70	63	113	112	113 —
77	71	64	114	114	114 —
78	72	65	117	117	
81	74	66	118	118	
83	75	68	119	120	
84	78	69	120	121	
85	81	70	121 —	122	
87	82	72	122	125	
88	83	75	123	126	
89	85	77	124	128	

Серийные номера			Серийные номера		
„U“	„UB“	„UC“	„U“	„UB“	„UC“
92	90	78	125	130	
93	103	79	126	131	
95	104		135	132	
99	107		136	133 —	
102	108		139	136 —	
103	109		140	142	
104	110		141	143	
106	113		151	144 —	
109	115		152	145 —	
110	116		153	148	
154	119		155	149	
156	123		157	150 —	
	124		160	154 —	
	127		161	155 —	
			162		
			163		
			164		
			166 —		
			167 —		
			UA		

— Закончены после перемирия для сдачи.
+ Интернированы.

Затоплено: 14

„U“	„UB“	„UC“
47	10	4
65	40	25
72	48	34
73	59	53
—	129	54

Затонули на пути к месту сдачи: 7

U-16, U-21, U-97.
UB-89.
UC-40, UC-71, UC-91.

Интернированы, не сданы: 2

UC-8, UC-48.

Переданные лодки: 5

UB-1, UB-15, UB-43, UB-47—Австрии.
UB-8—Болгарии.

Разобраны в Германии: 8

U-1, U-2, U-4, U-17.
UB-2, UB-5, UB-9, UB-11.

Л

АНАЛИЗ ПОТЕРЬ

I. Районы

Районы / Годы	Северное море	Английский канал	Дуврский район	Юго-западные воды	Восточный берег	Шотландские воды	Северная Ирландия	Атлантика	Фландрский район	Гельголандская бухта	Норвежские воды	Датские воды	Средиземное море	Черное море	Адриатическое море	Балтийское море	Арктика	Всего
1914	—	—	—	—	—	2	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	5
1915	1	1	1	2	4	6	—	—	—	1	1	—	1	1	—	1	—	19
1916	1	2	1	2	3	1	—	—	2	1	—	1	—	4	2	1	1	22
1917	5	12	8	9	11	2	1	2	5	—	1	2	1	—	1	1	2	63
1918	7	9	13	6	9	3	5	1	2	1	—	2	9	—	2	—	—	69
Всего	14	24	23	19	27	14	6	3	11	4	2	5	11	5	5	3	3	178

II. Причины

Примечание. Относительно итогов по причинам гибели можно лишь делать предположения, так как уничтожение лодки иногда было результатом одновременного применения нескольких противолодочных средств. Много лодок было потоплено артиллерийским огнем после того, как их принудили всплыть на поверхность глубинными бомбами.

Причины уничтожения / Годы	Мины	Глубинные бомбы	Подводные лодки (торпеды)	Артогонь	Таран	Ловушки	Воздушные силы	Минирован. сети, сети и т. д.	Подрывные тралы	Несчастные случаи	Захват	Разбилось	Неизвестно	Всего
1914	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	5
1915	3	—	3	2	5	3	—	—	1	1	—	—	1	19
1916	6	2	2	3	—	2	—	2	2	—	1	1	1	22
1917	14	12	8	5	3	5	6	3	1	2	—	—	4	63
1918	18	24	6	6	5	2	—	1	1	1	—	—	5	69
Всего	44	38	19	16	15	12	6	6	5	4	1	1	11	178

Выяснение причин, допускающее в ряде случаев двоякое решение о причинах гибели, дает следующие цифры:

21 подводная лодка погибла от ловушек (11 от судов-ловушек, 3 — от патрульных судов-ловушек, 3 — от замаскированных рыболовных судов, 2 — от ловушек-шлюпов в конвоях, 2 — от траулеров с подводными лодками);

17 подводных лодок погибло в бою с подводными лодками;

9 подводных лодок погибло от воздушных сил (6 — от авиабомб, 2 — потоплено патрулями с дирижаблями, 1 — потоплена патрулем с гидросамолетом);

65 потоплено патрулями (6 — протаранено, 11 — артиллерийским огнем, 28 — глубинными бомбами, 4 — подрывными тралами, 6 — сетями и глубинными бомбами, 2 — протаранено и потоплено глубинными бомбами, 2 — протаранено и потоплено артиллерийским огнем, 1 — артиллерийским огнем и глубинными бомбами, 4 — не имеется указаний, 1 — захвачена).

M

ГИБЕЛЬ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК: 178

(Расположение хронологическое)

Дата	Причина	Район
1914 г.		
Август 9	*U-15* (Р. Поль) таранена британским легким крейсером *Бёрмингэм*	У острова Фэйр
„ 12	*U-13* (Швейниц) на мине	„ Гельголанда
Ноябрь 23	*U-18* (Хенниг) таранена британским траулером	„ Скапа Флоу
Декабрь	*U-5* (Леммер) на мине	„ Зеебрюгге
„	*U-11* (Шюдолец) на мине	„ „
1915 г.		
Январь	*U-31* (Вашендорф) на мине	„ Восточного побережья
„ 21	*U-7* (Кениг) подорвана торпедой с германской подводной лодки *U-22*	Северное море
Март 4	*U-8* (Штох) подрывной трал	Дуврский пролив
„ 10	*U-12* (Кратш) таранена британским эсминцем *Эриел*	У Файв Нэсс
„ 18	*U-29* (Веддиген) таранена британским лин. кораблем *Дредноут*	„ Портлэнд Фирта
„ 30	*U-37* (Вилке) таранена французским сторожевым кораблем *С.-Жанн*	„ Фекан
Май	*UB-3* (Шмидт) пропала без вести (?)	Эгейское море
Июнь 5	*U-14* (Хаммерле) таранена британским траулером	У Питэрхэда
„ 23	*U-40* (Фюрбрингер) подорвана торпедой с британской подводной лодки *C-24*	„ Эбердина
Июль 2	*UC-2* (Мей) потоплена британским пароходом *Коттингэм*	„ Ярмута
„ 20	*U-23* (Шультес) торпеда с британской подводной лодки *C-27*	„ острова Фэйр
„ 24	*U-36* (Греф) артогонь судна-ловушки *Принс Чарльз*	„ Гебридских остр.
Август 15	*UB-4* (Гросс) артогонь с британского траулера	„ Ярмута
„ 19	*U-27* (Вегенер) артогонь с судна-ловушки *Баралонг*	„ о-вов Силли
Авг.—сент.	*U-26* (Беркхейм) на мине (?)	Балтийское море
Сентябрь 15	*U-6* (Лепсиус) торпеда с британской подводной лодки *F-16*	У Ставангера
„ 24	*U-41* (Хансен) артогонь с судна-ловушки *Баралонг*	„ о-вов Силли
Октябрь	*UC-9* (Шюрман) взорвалась на собственных минах (?)	К востоку от Лонг Сэндз
Ноябрь 6	*UC-8* выбросилась на берег (приобретена Голландией)	У Терсхеллинга
„ 29	*UC-13* (Кирхнер) выбросилась на берег, уничтожена русскими эсминцами	Черное море
1916 г.		
Март 16	*UC-12* (Френер) взорвалась на собственных минах	У Таранто

Дата	Причина	Район
Март 22	*U-68* (Гюнтцель) артогонь с судна-ловушки *Фарнборо*	К юго-зап. от Ирландии
Апрель 5	*UB-26* (Смитс) поймана в сети союзными патрулями	У Гавра
„ 23	*UC-3* (Крейзерн) минированные сети смэка *Чиро*	„ Норфолька
„ 24	*UB-13* (Метц) глубинными бомбами с британского дрифтера	„ о-ва Вальхерен
„ 27	*UC-5* (Морбуттер) выбросилась на берег и захвачена	„ Гарвича
Май 27	*U-74* (Вейсбах) артогонь с британского траулера	„ Эбердина
Июнь	*U-10* (Штур) на мине (?)	Балтийское море
Июль 5	*U-77* (Гюнцель) пропала без вести (?)	Северное море
Июль 6	*UC-7* (Хааг) глубинные бомбы с моторного катера *Самэн*	У Лоустофта
„ 14	*U-51* (Румпель) торпеды с британской подводной лодки *H-5*	В устье р. Эмс
„ 30	*UB-44* (Вегер) запуталась в сетях и забросана глубинными бомбами	Отрантский бараж
Август 21	*UC-10* (Альбрехт) торпеда с британской подводной лодки *E-54*	У банки Схаувен
Сентябрь—октябрь	*UB-7* (Лютноганн) на минах	Черное море
Ноябрь 2	*U-56* (Лоренц) артогонь русского патруля	У Кольского п-ва
„ 4	*U-20* (Швигер) села на мель	У Ютландского п-ва
„ 6	*UB-45* (Палис) на минах	Черное море
„ 30	*UB-19* (Ноодт) артогонь судна-ловушки *Пенсхэрст*	В Английском канале
Ноябрь—декабрь	*UC-15* (Хеллер) на минах	У Сулина
Декабрь 4	*UC-19* (Нитцше) глубинные бомбы с британского эсминца *Люэлин*	Дуврский пролив
„ 6	*UB-29* (Платш) подрывной трал британского эсминца *Эриел*	К югу от Ирландии
„ 7	*UB-46* (Бауер) на минах	В Босфоре
1917 г.		
Январь 14	*UB-37* (Гюнтер) артогонь судна-ловушки *Пенсхэрст*	В Английском канале
„ 26	*U-76* (Бендер) артогонь русских траулеров	В Баренцовом море
Февраль 8	*UC-39* (Эрентраут) артогонь британского эсминца *Трэшер*	У Флэмборо-Хэд
„ 8	*UC-46* (Мекке) таранена британским эсминцем *Либерти*	В Дуврском проливе
„ 17	*U-83* (Хоппе) артогонь судна-ловушки *Фарнборо*	К юго-западу от Ирландии
„ 23	*UC-32* (Брейер) взорвалась на собственных минах	У Сэндерлэнда
Февраль—март	*UC-18* (Кнель) пропала без вести (?)	В Английск. канале
Март 10	*UC-43* (Себелин) торпеда с британской подводной лодки *G-13*	У Мюкл Флэггэ
„ 12	*U-85* (Петц) артогонь с судна-ловушки *Привит*	В западной части Английск. канала

Дата	Причина	Район
Март 13	*UB-6* выбросилась на берег и интернирована	У Хэллевётслуиса
Апрель 5	*UC-68* (Дегетау) торпеда с британской подводной лодки *C-7*	„ банки Схаувен
„ 19	*UC-30* (Штенцлер) на мине	В Северном море
Май 1	*U-81* (Вейсбах) торпеда с британской подводной лодки *E-54*	У о-ва Валенсия
„ 9	*UC-26* (Шметтов) таранена и забросана глубинными бомбами британскими эсминцами	В устье р. Темзы
„ 14	*U-59* (Фиркс) на мине	У Хорнс Рифа
„ 17	*UB-39* (Кюстнера) артогонь судна-ловушки *Глен*	„ о-ва Уайт
„ 20	*UC-36* (Бух) бомбы с гидросамолета *8663*	„ Уэст Хиндер
„ 24	*UC-24* (Виллих) торпеда с французской подводной лодки *Сирсе*	„ Каттаро
Июнь 7	*UC-29* (Розанов) артогонь с судна-ловушки *Паргест*	К югу от Ирландии
„ 12	*UC-66* (Пусткухен) глубинные бомбы с британских траулеров	У мыса Лизард
„ 20	*U-99* (Эльтестер) артогонь с британского парохода *Валерия*	Атлантический океан
„ 24	*UB-36* (Кейзерлинк) пропала без вести (?)	В Английском канале
Июль 12	*U-69* (Вильгельмс) вероятно глубинными бомбами британским эсминцем *Пэтриет*	Северное море
„ 24	*UC-1* (Мильденштейн) бомбы с гидросамолетов	У Сэнк
„ 26	*UC-61* (Герт) выбросилась на берег и взорвана	У мыса Гри-Н»
„ 29	*UB-20* (Глимиф) бомбы с гидросамолетов	„ Фландрии
„ 29	*UB-27* (Штейн) таранена и забросана глубинными бомбами с британского эсминца *Хэлсион*	„ Гарвича
„ 30	*UB-23* повреждена и интернирована	„ Ла-Корунья
Август 4	*UC-44* (Теббенйохансен) взорвалась на собственных минах	„ Уотерфорда
„ 12	*U-44* (Вагенфюр) таранена британским эсминцем *Орэкл*	К югу от Бергена
„ 18	*UB-32* (Дитфурт) бомбы с гидросамолета	У мыса Барфлер
„ 21	*UC-41* (Ферсте) глубинные бомбы с британских траулеров	„ Фирт ов Тэй
Сентябрь 2	*U-28* (Шмидт) погибла при потоплении парохода с военными грузами	Белое море
„ 7	*U-88* (Швигер) на минах	У берегов Дании
„ 10	*UC-42* (Мюллер) взорвалась на собственных минах	„ Корка
„ 11	*U-49* (Хартманн) артогонь с британского парохода *Бритиш Трэнспорт*	Атлантический океан
„ 12	*U-45* (Зиттенфельд) торпеда с британской подводной лодки *D-7*	К северу от Ирландии
„ 22	*UC-72* (Фойгт) бомбы с гидросамолета	Близ Сэнк
„ 26	*UC-33* (Арнольд) артогонь и таранный удар британского сторожевого корабля *PC-61*	У Уотерфорда
„ 27	*UC-21* (Спозетти) минированные сети	„ Норт Форлэнд
„ 28	*UC-6* (Рейхенбах) бомбы с гидросамолета	Близ Сэнк
„ 29	*UC-55* (Лилиенштерн) артогонь и глубинные бомбы с британских эсминцев	У Лервика
„ / Октябрь 1/11	*U-50* (Бергер), *U-66* (Муле) — взорваны в комбин. операц. брит. эсминцев, подводных лодок и дрифтеров с сетями	Близ Доггер-Банки

Дата	Причина	Район
Октябрь 3	*UC-14* (Федерсен) на минах	У Зеебрюгге
„ 5	*UB-41* (Плен) взрыв	„ Скарборро
„ 9	*U-106* (Хуфнагель) на минах	„ входа в Гельголандскую бухту
„ 19	*UC-62* (Шмитц) торпеды с британской подводной лодки *E-45*	К вост. от Лоустофта
„ 23	*UC-16* (Реймарус) подрывной трал британского эсминца *Милемпос*	В Английском канале
Ноябрь 1	*UC-63* (Хейдебрек) торпеда британской подводной лодки *E-52*	В Дуврском проливе
„ 3	*UC-65* (Лафренц) торпеды с британской подводной лодки *C-15*	„ Английском канале
„ 13	*UC-51* (Гальстер) потоплена британским эсминцем *Файрдрэйк*	У Лоустофта
„ 17	*UB-18* (Нимейер) на минах	„ Старт Пойнта
„ 17	*U-58* (Амбергер) глубинные бомбы с эсминца США	„ Куинстауна
„ 18	*UC-47* (Виганков) таранена и забросана глубинными бомбами с британского сторожевого корабля *P-57*	„ Флэмборо Хэд
„ 19/22	*UC-57* (Виссман) пропала без вести	В Балтийском море
„ 24	*U-48* (Эделинг) села на мель и расстреляна артогнем британских дрифтеров и эсминцев	У Гудвинских мелей
„ 29	*UB-61* (Шультц) на минах	„ Тэрсхеллинга
Декабрь 2	*UB-81* (Зальцведель) на минах	„ о-ва Уайт
„ 6	*UC-69* (Тильман) случайно таранена германской подводной лодкой *U-96*	„ мыса Барфлер
„ 10	*UB-75* (Вальтер) минированные сети	„ Флэмборо Хэд
„ 13	*U-75* (Шмидлинг) минированные сети	„ Тэрсхеллинга
„ 14	*UC-38* (Вендтланд) глубинные бомбы с французского эсминца	В Ионическом море
„ 19	*UB-56* (Х. Валентинер) на минах	На Дуврском бараже
„ 25	*U-87* (Шюльцбург) таранена и забросана глубинными бомбами с британского шлюпа *Бэттеркап* и сторожевого корабля *PC-56*	У о-ва Бардси
1918 г.		
Январь 7	*U-93* (Герлах) потоплена британским пароходом *Бренель*	„ мыса Лизарда
„ 9	*UB-69* (Клатт) подрывной трал британского шлюпа *Сикламен*	„ „ Бон
„ 18	*UB-66* (Верникке) глубинные бомбы с британского шлюпа *Кэмпэньюла*	„ „ „
„ 19	*UB-22* (Вакер) на мине	В Гельголандской бухте
„ 26	*U-84* (Рер) таранена сторожевым кораблем *PC-62*	В канале св. Георга
„ 26	*U-109* (Рей) артогонь с британского дрифтера	„ Дуврском проливе
„ 26	*UB-35* (Стетер) глубинные бомбы с британского эсминца *Левен*	„ „ „
„ 28	*UB-63* (Гебешус) глубинные бомбы с британских траулеров	Фирт ов Форт
	U-95 (Принц) пропала без вести (?)	К западу от Британских о-вов

Дата	Причина	Район
Февраль 4	*UC-50* (Зейфер) глубинные бомбы с британского эсминца *Зубиан*	В Английском канале
» 8	*UB-38* (Бахман) на мине	На Дуврском бараже
» 12	*U-89* (Баук) таранена британским крейсером *Роксборо*	К северу от Ирландии
» 25	*UB-17* (Браншейд) глубинные бомбы с британского эсминца *Онслоу*	В Английском канале
Март 10	*UB-58* (Леве) на мине	На Дуврском бараже
» 11	*UB-54* (Хехт) глубинные бомбы с британских эсминцев	У Линкольншира
» 15	*U-110* (Кролль) глубинные бомбы с британских эсминцев	К северу от Ирландии
» 24	*UC-48* (повреждена и интернирована)	В Ла-Корунье
» 26	*U-61* (Дикманн) глубинные бомбы с британского сторожевого корабля *PC-51*	В канале св. Георга
Апрель 11	*UB-33* (Грегор) на мине	На Дуврском бараже
» 17	*UB-82* (Бекер) артогонь и глубинные бомбы с дрифтеров	К северу от Ирландии
» 21	*UB-71* (Шаплер) глубинные бомбы с британского моторного катера *ML-413*	В Гибралтарском проливе
» 22	*UB-55* (Веннингер) на мине	На Дуврском бараже
»	*UC-79* (Крамейер) на мине	» » »
Апрель 25	*U-104* (Бернис) артогонь с британского шлюпа *Джессамайн*	К югу от Ирландии
» 30	*UB-85* (Крех) артогонь с британских дрифтеров	В Северном канале
Май 2	*UB-31* (Браун) глубинные бомбы с британских дрифтеров	В Дуврском проливе
» 2	*UC-78* (Кукат) глубинные бомбы с британских дрифтеров	» » »
» 8	*UB-70* (Ремп) глубинные бомбы с эскорта конвоя	В Средиземном море
» 8	*U-32* (Альбрехт) артогонь с британского шлюпа *Уолфлауэр*	» » »
» 9	*UB-78* (Штоссберг) таранена британским пароходом *Куин Александра*	В Английском канале
» 10	*UB-16* (Люхе) торпеда с британской подводной лодки *E-34*	У Эссекса
» 11	*U-154* (Герке) торпеда с британской подводной лодки *E-35*	» мыса св. Винцента
» 12	*UB-72* (Трегер) торпеда с британской подводной лодки *D-4*	В Английском канале
» 12	*U-103* (Рюкер) таранена британским пароходом *Олимпик*	То же
» 16	*UC-35* (Корш) артогонь с французского патр. судна *Айи*	В Сардинии
» 18	*U-39* повреждена бомбами с гидросамолетов и интернирована	» Картахене
» 23	*UB-52* (Лаунбург) торпеда с британской подводной лодки *H-4*	» Отрантском проливе
» 24	*UC-56* (Кизеветтер) повреждена и интернирована	В Сантандере
» 26	*UB-74* (Штейндорф) глубинные бомбы с британской яхты *Лорнэ*	У Портлэнда

Дата	Причина	Район
Май 31	*UC-75* (Шмитц) таранена и артогонь с британского эсминца *Фэри*	У побережья Йоркшира
„	*UB-119* (Кольбе) пропала без вести (?)	В Северном море
Июнь 17	*U-64* (Морат) артогонь с эскорта конвоя	„ Средиземном море
„ 20	*UC-64* (Швартц) на минах	На Дуврском бараже
„ 26	*UC-11* (Утке) на минах	К вост. от Гарвича
Июль 10	*UC-77* (Рис) глубинные бомбы с траулеров	В Дуврском проливе
„ 10	*UB-65* (Шелле) взорвалась в бою с подводной лодкой США *L-2*	У мыса Клир
„ 19	*UB-124* (Вутсдорф) глубинные бомбы с эсминцев	В Северном канале
„ 19	*UB-110* (Фюрбрингер) глубинные бомбы с британских эсминцев и моторных катеров	У Дерхэмского побережья
„ 27	*UB-107* (Приттвиц и Гафрон) глубинные бомбы с британских траулеров	У Скарборо
„ 27	*UB-108* (Амбергер) пропала без вести	В Английском канале
Август 3	*UB-53* (Шпренгер) минированная сеть	В Отрантском проливе
„ 8	*UC-49* (Кюкенталь) глубинные бомбы с британских эсминцев и моторных катеров	У Торбэй
„ 13	*UB-30* (Штир) таранный удар и глубинные бомбы с британского траулера	„ Уитби
„ 14	*UB-57* (Лосц) на мине	„ Зеебрюгге
„ 28	*UC-70* (Доббердтейн) глубинные бомбы с британского эсминца *Ауз* с гидросамолетом	„ Уитби
„ 28	*UB-12* (Шеллер) на мине	„ Гельголанда
„ 29	*UB-109* (Рамиен) на мине	На Дуврском бараже
Сентябрь 9	*U-92* (Эрлих) на мине	На Северном заграждении
„ 10	*UB-83* (Бунтебарт) глубинные бомбы с британского эсминца *Офилия*	Пэнтланд Скерриз
„ 16	*UB-103* (Хундиус) глубинные бомбы с британских дрифтеров	В Дуврском проливе
„ 19	*UB-104* (Бибер) на мине	На Северном заграждении
„ 25	*U-156* (Фельдт) на мине	То же
„	*U-102* (Бейтцен) на мине	То же
„	*UB-127* (Шеффлер) на мине	То же
„ 29	*UB-115* (Томсен) глубинные бомбы с британских эсминцев и траулеров	У сев.-вост. побережья Британских о-вов
Сентябрь—октябрь	*UB-113* (Пильцедер) пропала без вести (?)	В Английск. канале
Октябрь 4	*UB-68* (Деницfolk) затоплена командой после повреждения артогнем эскорта конвоя	У Мальты
„ 16	*UB-90* (Майер) торпеда британской подводной лодки *L-12*	В Скагерраке
„ 19	*UB-123* (Камм) на мине	На Северном заграждении
„ 28	*U-78* (Больбрехт) торпеда с британской подводной лодки *G-2*	У Хорнс Рифа
„ 28	*UB-116* (Эмсманн) на мине	„ Скапа Флоу
Ноябрь 9	*U-34* (Клазинг) артогонь и глубинные бомбы с судна-ловушки *Привит* и моторных катеров	„ Гибралтара

Затопленные своей командой подводные лодки: 14

Дата	Причина	Район
1918 г.		
Октябрь 1	*UB-10* взорвана при эвакуации Фландрии	Брюгге
„ 2	*UB-40* „ „ „ „	„
„ 2	*UB-59* „ „ „ „	„
„ 2	*UC-4* „ „ „ „	„
„ 28	*U-47* взорвана при эвакуации Адриатики	Пола
„ 28	*U-65* „ „ „ „	„
„ 28	*UB-48* „ „ „ „	„
„ 28	*UC-25* „ „ „ „	„
„ 28	*UC-53* „ „ „ „	„
„ 28	*UC-54* „ „ „ „	Триест
„ 30	*U-73* „ „ „ „	Пола
„ 30	*UC-34* „ „ „ „	„
„ 31	*UB-129* „ „ „ „	Фиуме
Ноябрь 1	*U-72* „ „ „ „	Каттаро

Интернированные лодки: 6

(включены в список военных потерь, но не включены в общие потери)

Ноябрь 6.1915 г.	*UC-8*	Голландия	Приобретена Голландией и названа *M-1*
Март 13.1917 г.	*UB-6*	„	Сдана союзникам 25 февраля 1919 г.
Июль 30.1917 г.	*UB-23*	Ферроль	Сдана союзникам 1919 г.
Март 24.1918 г.	*UC-48*	„	Затоплена перед сдачей союзникам 14 марта 1919 г.
Май 18	*U-39*	Картахена	Сдана союзникам 17 мая 1919 г.
Май 24	*UC-56*	Сантандер	Сдана союзникам 1919 г.

Лодки, эмигрировавшие в ноябре 1918 г.: 8

Ноябрь — 1918 г.	*U-35*	пришла в Барселону	Беглецы Средиземноморья
„ 2.1918 г.	*UC-74*	„ „ „	
„ 11.1918 г.	*U-157*	„ „ Трондгьем	Искали убежища во время революции
„ 13.1918 г.	*U-124*	„ „ Карлскрону	
„ 26.1918 г.	*UB-14*, *UB-42*, *UC-23*, *UC-37*	сдались в Севастополе.	

Из перечисленных интернированных и искавших убежища лодок все, исключая *UC-8* и *UC-48*, были сданы.

Потери после перемирия: 7

Ноябрь	21.1918 г.	*U-97*	затонула на пути к сдаче	в Северном море
Февраль	10.1919 г.	*UC-91*	„ „ „ „ „	„ „ „
„	20.1919 г.	*UC-71*	„ „ „ „ „	у Гельголанда
„	21.1919 г.	*UC-40*	„ „ „ „ „	?
„	22.1919 г.	*U-16*	„ „ „ „ „	в реке Эльбе
„	22.1919 г.	*U-21*	„ „ „ „ „	в Северном море
„	1919 г.	*UB-89*	„ „ „ „ „	?

Сданы ноябрь 1918 — май 1919: 176

(подчеркнутые — оставлены в составе флота)

Распределение лодок:

Франция (46): *U-25, U-38, U-39, U-57, U-71, U-79, U-105, U-108, U-113, U-118, U-119, U-121, U-136, U-139, U-151, U-157, U-160, U-162, U-166; UA; UB-6, UB-14, UB-23, UB-24, UB-73, UB-84, UB-94, UB-99, UB-114, UB-121, UB-126, UB-130, UB-142, UB-154, UB-155; UC-22, UC-23, UC-27, UC-28, UC-56, UC-58, UC-74, UC-100, UC-103, UC-104, UC-107.*

Италия (10): *U-54, U-114, U-120, U-163; UB-80, UB-95, UB-102; UC-93, UC-94, UC-98.*

Япония (7): *U-46, U-55, U-125; UB-125, UB-143; UC-90, UC-99* (временно сохранены в составе флота).

США (6): *U-111, U-117, U-140; UB-88, UB-148; UC-97.*

Бельгия (2): *U-91, U-112* (передана Бельгии после сдачи Британии).

Британия (105): *U-3, U-9, U-19, U-22, U-24, U-30, U-33, U-35, U-43, U-52, U-53, U-60, U-62, U-63, U-67, U-70, U-80, U-82, U-86, U-90, U-94, U-96, U-98, U-100, U-101, U-107, U-122, U-123, U-124, U-126, U-135, U-141, U-152, U-153, U-155, U-161, U-164, U-167, UB-21, UB-25, UB-28, UB-34, UB-42, UB-49, UB-50, UB-51, UB-60, UB-62, UB-64, UB-67, UB-76, UB-77, UB-79, UB-86, UB-87, UB-91, UB-92, UB-93, UB-96, UB-97, UB-98, UB-100, UB-101, UB-105, UB-106, UB-111, UB-112, UB-117, UB-118, UB-120, UB-122, UB-128, UB-131, UB-132, UB-133, UB-136, UB-144, UB-145, UB-149, UB-150; UC-17, UC-20, UC-31, UC-37, UC-45, UC-52, UC-59, UC-60, UC-67, UC-73, UC-76, UC-92, UC-95, UC-96, UC-101, UC-102, UC-105, UC-106, UC-108, UC-109, UC-110, UC-111, UC-112, UC-113, UC-114.*

Все эти лодки были разобраны или использованы как щиты, исключая выше указанных (подчеркнутых).

Н

КОМАНДИРЫ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК, ПОЛУЧИВШИЕ ПРОЗВИЩЕ „ТУЗОВ“ („aces“)

(Михельсен)

Фамилии	Число походов	Потопленный тоннаж
Арно де ля Перьер (*U-35, U-139*)	10 (Средиз. м.)	400 000
Форстман (*U-12, U-39*)	16 (Сев. м., Средиз. м.)	380 000
М. Валентинер (*U-38, U-157*)	17 „ „ „ „	300 000
Розе (*U-53*)	12 (Сев. м.)	210 000
Штейнбринк (*UB-10, UB-18, UB-57, UC-65*)	24 (Фландр. р.)	210 000
Копхамель (*U-35, U-151, U-140*)	10 (Сев. м., Средиз. м.)	190 000
Швигер (*U-20, U-88*)	12 (Сев. м.)	190 000
Меллентин (*UB-43, UB-49*)	11 (Средиз. м.)	170 000
Рюккер (*U-34, U-103*)	14 (Сев. м., Средиз. м.)	170 000
Вюнше (*U-25, U-70, U-97*)	12 (Сев. м.)	160 000
Зальцведель (*UB-10, UB-81, UC-21, UC-71*)	12 (Фландр. р.)	150 000
Штейнбауэр (*UB-47, UB-48*)	10 (Средиз. м.)	140 000
Ганссер (*U-33, U-156*)	8 (Сев. м., Средиз. м.)	140 000
Морат (*U-64*)	9 (Сев. м., Средиз. м.)	130 000
Вернер (*U-55*)	10 (Сев. м.)	130 000
Хиллебранд (*U-16, U-46*)	12 „ „	130 000
Шультце (*U-63*)	6 „ „	130 000
Шнейдер (*U-24, U-87*)	10 „ „	130 000
Хазхаген (*UB-21, U-62*)	8 „ „	130 000
Хартвиг (*U-32, U-63*)	10 (Средиз. м.)	130 000

(Дальше следуют фамилии 25 командиров, потопивших менее 100 000 *т. Прим. ред.*)

Примечание. Количество потопленного тоннажа дано по германским подсчетам и к нему следует относиться критически.

Нижеследующие командиры считаются Великобританией военными преступниками:

Кизеветтер (*UC-56*) за потопление госпитального судна *Гленарт Касл*, 26.2.18.
Патциг (*U-86*) за потопление госпитального судна *Ландовери Касл*, 27.6.18.
Макс Валентинер (*U-38*) за потопление без предупреждения *Гленби*, 17.8.15, и *Персиэ* 30.12.15.
Вернер (*U-55*) за потопление без предупреждения *Клирфилд*, октябрь 1916; *Артист*, 27.1.17; *Тривон*, 31.1.17; *Торрингтон*, 8.4.17, и госпитальных судов: *Рюэ*, 4.1.18, и *Гилфорд Касл*, 10.3.18.
Иетц (*U-96*, *U-90*) за потопление без предупреждения *Апапа*, 28.11.17; *Дистро*, 25.3.18; *Инкози*, 28.3.18.
Адам (*U-82*) за потопление *Галуей Касл*, 12.9.18.
Ауст за потопление *Голден Хоп*, 96.17.
Ботмер (*U-66*) за потопление *Мэристон*, 15.7.17.
Дрешер (*U-20*) за потопление *Эйкариа* и *Токомару*, 30.1.15.
Ганссер (*U-33*, *U-156*) за потопление *Клен Маклэйд*, 1.12.15; *Бэль ов Франс*, 1.2.16; *У. С. Мак-Кей*, ?.1.18; *Артижа*, 8.2.18.
Георг (*U-57*, *U-101*) за потопление *Рефюджо*, 12.5.17; *Арлингтон Корт*, 14.5.17 (атакован); *Джерси Сити* 24.5.17; *Тиел*, 1.6.17; *Ричард де Ларинага*, 8.10.17; *Глэнфорд*, 20.3.18; *Тринидад*, 22.3.18; *Джон Д. Уолтер*, 24.3.18; *Лох Фишер*, 30.3.18.
Глазенап за потопление *Хайлибэри*, 22.2.18; *Бирчлийф*, 23.2.18; *Лэндониэ*, 21.4.18; *Барон Херрис*, 22.4.18; *Ител*, 26.4.18.
Ностиц и Йенкендорф (*U-151*) за потопление *Двинска*, 18.6.18.
Кольбе (*U-152*) за потопление *Клен Меррей*, 29.5.17; *Ферпли*, 30.5.17 (атакован); *Иллестон*, 16.3.18; *Элси Бирдетт*, ?.4.18.
Нейманн (*UC-67*) за потопление госпитального судна *Дувр Касл*, 26.5.17.
Рюкер (*U-103*) за потопление *Виктория*, ?.?.17.
Шрадер (*UB-64*) за потопление *Дартмур*, 27.5.17.
Васснер (*UB-38* или *UC-69*) за потопление *Адда*, 15.6.17.
Италия поместила в список Арно де ля Перьера за потопление итальянских судов *Сиена*, *Дорес* и *Лилла*. Нейманн был судим в Лейпциге 4 июня 1921 г. и оправдан на основании того, что он выполнял приказы командования. Патциг избежал суда в Данциге в июле 1921 г. Лейтенанты Болдт и Диттмар получили по 4 года заключения каждый.

О

ПОТЕРИ ТОРГОВОГО ФЛОТА, ПРИЧИНЕННЫЕ ГЕРМАНСКИМИ ВОЕННЫМИ КОРАБЛЯМИ

(по данным Михельсена)

I. Списки Белой книги

Периоды кампаний	Число судов вместимостью свыше 100 *т* британск. регистра	Гросс-тоннаж
Август 1914 г.—сентябрь 30, 1915 г.	431	791 705
Октябрь 1, 1915 г.—апрель 30,1916 г.	359	898 794
Июнь 1, 1916 г.—январь 31, 1917 г.	1 152	2 099 523
Февраль 1, 1917 г.—декабрь 31, 1917 г.	2 566	5 753 751
Январь 1, 1918 г.—ноябрь 2, 1918 г.	1 046	2 648 223
Итого	5 554	12 191 996

Обращает на себя внимание высокий итог потоплений в период, предшествовавший неограниченной подводной войне.

II. Регистр Ллойда

Год	Число судов водоизм. свыше 100 *т* брит. регистра	Гросс-тоннаж
1914	162	372 277
1915	726	1 438 173
1916	1 187	2 328 688
1917	2 734	6 350 362
1918	1 052	2 744 172
Итого . . .	5 861	13 233 672

Примечание. В этих данных итог больше итога предыдущих данных на 307 судов в 1 041 676 *т* (гросс) ввиду включения судов, потопленных океанскими рейдерами, воздушными силами, эскадренными миноносцами и главным образом использованных морским командованием в качестве вспомогательных крейсеров и т. д.

Обращает на себя внимание высокий итог 1916 г.

III. Подсчет (минимальный) потоплений подводными лодками

	Число судов	Тоннаж
Северное море	2 364	5 154 605
Фландрия	1 590	2 054 249
Средиземное море	1 409	3 286 462
Балтийское море	19	11 626
	326	511 923
Итого	6 520[1]	12 243 090[1]

IV. Подсчет тоннажа (по национальности) потопленного торпедами и минами

	Британия	США	Дания	Голландия	Франция	Италия	Япония	Норвегия	Россия	Испания	Швеция	Остальные страны Европы	Страны Южной Америки	Прочие
1914	3	(в 1914 г. подводными лодками мин не ставилось)												
1915	417	5	16	12	37	14	3	65	23	2	28	55	1	1
1916	467	5	52	26	119	142	5	192	25	20	52	41	1	1
1917	1227	70	113	53	235	178	16	413	61	26	56	133	14	3
1918 . . .	560	49	31	12	85	66	4	95	18	28	29	59	3	1
Итого . .	2744	129	212	93	476	400	27	765	137	76	165	288	19	6

Приведенные цифры не точны, так как в 1915—1917 гг. в открытом море ставились мины *Метеором*, *Меве* и *Вольфом*. Подсчет сделан авторами.

[1] Итоги, показанные здесь, не верны; в действительности они должны быть 5 708 судов, вместимостью 11 018 865 *т*

V. Потери торгового флота, причиненные крейсерами, подводными лодками и минами (Фейль)

	Британский тоннаж	Мировой тоннаж		Британский тоннаж	Мировой тоннаж
1914 г.			Сентябрь	104 500	230 400
Август	40 200	62 700	Октябрь	176 200	353 600
Сентябрь	88 200	98 300	Ноябрь	168 800	311 500
Октябрь	77 800	87 900	Декабрь	182 200	355 100
Ноябрь	8 800	19 400	1917 г.		
Декабрь	26 000	44 100	Январь	153 600	368 500
1915 г.			Февраль	313 400	540 000
			Март	353 400	593 800
Январь	32 000	47 900	Апрель	545 200	881 000
Февраль	36 300	59 900	Май	352 200	596 600
Март	71 400	80 700	Июнь	417 800	687 500
Апрель	22 400	55 700	Июль	364 800	557 900
Май	84 300	120 000	Август	329 800	511 700
Июнь	83 100	131 400	Сентябрь	196 200	351 700
Июль	52 800	109 600	Октябрь	276 100	458 500
Август	148 400	185 800	Ноябрь	173 500	289 200
Сентябрь	101 600	151 800	Декабрь	253 000	399 100
Октябрь	54 100	88 500			
Ноябрь	94 400	153 000	1918 г.		
Декабрь	74 400	123 100	Январь	179 900	356 600
			Февраль	226 800	318 900
1916 г.			Март	199 400	342 500
Январь	62 200	81 200	Апрель	215 500	278 700
Февраль	75 800	117 500	Май	192 400	295 500
Март	99 000	167 000	Июнь	162 900	255 500
Апрель	141 100	191 600	Июль	165 400	260 900
Май	64 500	129 100	Август	145 700	283 800
Июнь	36 900	108 800	Сентябрь	136 800	187 800
Июль	82 400	118 200	Октябрь	59 200	118 500
Август	43 300	162 700	Ноябрь	10 100	17 600

Потоплено и повреждено британского тоннажа

Потопл. подв. лодками	6 692 000 *т*	Повреждено подводными лодками	7 335 800 *т*
на минах	682 000 „	подорвалось на минах	432 400 „
крейсерами и т. д.	448 000 „	повреждено воздушными силами	89 200 „
воздушными силами	7 900 „	повреждено крейсерами	150 500 „
	7 829 900 *т*		7 807 900 *т*

Интернировано в неприятельских портах . . . 184 000 *т*

Мировые потери (регистр. тоннаж)

Британия	9 055 000 *т*	Швеция	264 000 *т*
Норвегия	1 172 000 „	Дания	245 000 „
Италия	862 000 „	Испания	238 000 „
Франция	807 000 „	Голландия	229 000 „
США	531 000 „	Бельгия	105 000 „
Греция	415 000 „	Бразилия	31 000 „
Япония	270 000 „		

А

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ БЫВШЕГО АВСТРО-ВЕНГЕРСКОГО ФЛОТА

I. Технические данные

а) Нижеследующие данные основываются на записке, специально изготовленной для этой книги „Кригсархивом“ (правительственное военно-историческое управление) в Вене, датированной 14 августа 1930 г. и названной „Данные о подводных лодках бывшего императорского и королевского флота“.

б) Для каждой лодки даются двойные номера. Римские цифры употреблялись до и после начала войны, но не применялись к дальнейшим лодкам. Эта система обозначения между тем использована в этой книге, для того чтобы различать австро-венгерские подводные лодки от германских. В позднейшие периоды войны все австро-венгерские подводные лодки стали обозначаться аналогично германскому методу, т. е. буквой *U* с номером арабскими цифрами. Эти обозначения и приводятся также наряду с первыми.

в) Информация „Кригсархива“, касающаяся дат спуска и размеров лодок, построенных до объявления войны, находится под вопросом.

г) Там, где данные под рубрикой „водоизмещение“ и „механизмы“ имеют две группы цифр, разделенные чертою, первые числа относятся к надводному положению, вторые — к погруженному положению. Тонны (водоизмещение и топливо) даны метрические.

д) „Примечания“ являются заметками, добавленными авторами, расширяющими или исправляющими отчет „Кригсархива“. Даты вступления в строй извлечены из записки, предоставленной по любезности директора журнала „Rivista Marittima“ (Ривиста Маритима) в Риме.

Номера	Место постройки	Год спуска
I (*U-1*)	Верфи в Поле	1911
II (*U-2*)	Верфи в Поле	1910

Водоизмещение — 230/270 *т.* Размеры 27,9 *м* × 3,63 *м* × 3,03 *м* (около 97′6″ × 11′9″ × 10′3″).

Механизмы: 2 двигателя Дизеля (320 *т. л. с.* каждый), 2 электромотора (100 *л. с.* каждый). Скорость хода 11/7,5 узлов.

Радиус действия 1 200/35 миль. Топливо 10,8 *т.*

Вооружение: 3 торпедных аппарата (2 нос., 1 кормовой) 17,7″ (45 *см*), 3 торпеды (в случае необходимости 5).

Примечание. Утверждены к постройке в 1906 г. Построены по чертежам К° Лека, Бриджпорт, США. Эти лодки по имеющимся сведениям около 1912 г. переснабжены двигателями, но постановка указанных выше дизелей под вопросом; вероятнее — это были двигатели тяжелого топлива. Личный состав 14 чел.

Номера	Место постройки	Год спуска
III (*U-3*) *IV* (*U-4*)	Верфь Круппа „Германия“ Киль	1909

Водоизмещение: 240/300 *т.* Размеры: 27,9 *м* × 3,75 *м* × 3,03 *м* (около 97′5″×12′3″×10′0″).

Механизмы: 2 кертинговских двигателя тяжелого топлива (300 *т. л. с.* каждый); 2 электромотора (170 *л. с.* каждый). Скорость хода 12/8,75 узлов. Радиус действия 1 200/45,5 миль. Топливо 25,24 *т.*

Вооружение. 2 носовых торпедных аппарата 17,7″ (45 *см*), 3 торпеды.

Примечание. Утверждены к постройке в 1906 г. и заказаны в октябре 1907 г. Построены с улучшениями в проекте крупповской *U-1* германского флота. Личный состав 17 чел. *U-3* погибла во время военных действий.

Номера	Место постройки	Год спуска
V (*U-5*) *VI* (*U-6*)	Уайтхед и К°, Фиуме	1910

Водоизмещение: 235/273 *т.* Размеры 27,9 *м* × 3,15 *м* × 3,03 *м* (около 97′6″ × 10′6″ × 10′0″).

Механизмы: 2 керосиновых двигателя (по 250 *т. л. с.* каждый), 2 электромотора (115 *л. с.* каждый). Скорость хода 10,75/8,5 узлов. Радиус действия 800/48 миль. Топлива 13 *т.*

Вооружение: 1 — 1-фунт. (37-*мм* авт. пушка) [на *VI* (*U-6*) не установлена] и 2 носовых торпедных аппарата 17,7″ (45 *см*), 4 торпеды.

Примечание. Утверждены к постройке в 1906 г. и построены Уайтхедом по лицензии Electric Boat C° США. Личный состав 14 чел. *VI* (*U-6*) погибла во время военных действий. Сведения о другой лодке, *XII* (*U-12*), помещенные „Кригсархивом" вместе с вышеупомянутыми двумя, см. ниже.

В 1911—1912 гг. было утверждено к постройке 5 лодок, заказанных под номерами *VII—XI* на крупповской верфи „Германия" в Киле. После начала войны они были взяты германским флотом и стали *U-66—U-70*. В 1912 г. была утверждена к постройке лодка водоизмещением около 700/1 070 *т*, занумерованная *XII*, но она заложена не была.

Номер	Место постройки	Год спуска
XII (*U-12*)	Уайтхед и К°, Фиуме	1910

Все данные о водоизмещении, механизмах и вооружении см. выше *V* (*U-5*) и *VI* (*U-6*), но эта лодка имела 2 керосиновых двигателя (300 *т. л. с.* каждый) и одну 1-фунт. пушку, как на *V* (*U-5*).

Примечание. История этой лодки не вполне ясна, но, вероятно, такова. Она была заказана и построена как подводная лодка *VII*, будучи по размерам и вооружению подобна *V* и *VI*, но в качестве двигателей для надводного и подводного хода должна была иметь электромоторы. *VII* не оправдала ожиданий на испытаниях и не была принята флотом. Она стала частной собственностью К° Уайтхеда и была использована как экспериментальная и демонстрационная лодка фирмы. До или после начала войны на ней были поставлены керосиновые моторы для надводного хода. Она была реквизирована для флота в начале военных действий, получила номер *XII* и погибла во время военных действий в 1915 г.

Номера	Место постройки	Год спуска
X (*U-10*); *XI* (*U-11*) *XV* (*U-15*); *XVI* (*U-16*); *XVII* (*U-17*)	Завод фирмы Везер, Бремен	1915

Водоизмещение: 127/141 *т.* Размеры 27,9 *м* × 3,15 *м* × 3,03 *м* (около 97′6″×10′6″×10′0″).

Механизмы: 1 двигатель тяжелого топлива (60 *т. л. с.*); 1 электромотор (120 *л. с.*). Скорость 6,6/5 узлов. Радиус действия 1 400/65 миль. Топлива 3,2 *т.*

Вооружение: 1 — 8-*мм* пулемет и 2 носовых торпедных аппарата 17,7″ (45 *см*), 2 торпеды.

Примечание. Лодки германского типа „UB-I". 2 из них, вероятно—*XI* и *X*, были германскими *UB-1* и *UB-15*, уступленными Германией Австро-Венгрии. *UB-1* была построена на Крупповской верфи „Германия"; остальные 4 — у Везера. Лодки были перевезены сухим путем по железной дороге, каждая—в трех частях, на платформах. Они были отправлены с германских верфей в течение 1915 г. нижеследующим образом: *X*—в июне; *XI* — в мае; *XV* и *XVI*— в сентябре; *XVII*— в октябре. Собраны были на верфях в Поле и спущены готовые к плаванью через 14 дней после прибытия. Личного состава — по 14 чел. *XVI* погибла во время военных действий.

XIV (*U-14*)—захваченная французская лодка *Кюри* (*Curie*).

Водоизмещение: 407/554 *т.* Размеры 52,15 *м* × 5,42 *м* × 3,2 *м* (около 171′1″ × 17′ 9″ × 10′ 6″).

Механизмы: 2 двигателя Дизеля (430 *т. л. с.* каждый); 2 электромотора (330 *л. с.* каждый). Скорость хода 12,2/8,2 узла. Радиус действия 1 200/115 миль. Топлива 38 *т.*

Вооружение: 1 мелкокалиберная пушка (калибр не установлен), 1 носовой торпедный аппарат 17,7″ (45 *см*) и 6 наружных устройств для стрельбы, 8 торпед.

Примечание. Спущена на тулонской верфи в июле 1912 г., закончена в 1913 г. В декабре 1914 г. пыталась проникнуть в гавань Полы, но запуталась в сетях и принуждена была сдаться. В марте 1915 г. зачислена в состав австро-венгерского флота как подводная лодка *XIV*. Возвращена французам по прекращении военных действий.

Номера	Место постройки	Год спуска
U-20 (*XX*); *U-22* (*XXII*) *U-21* (*XXI*); *U-23* (*XXIII*)	Верфи в Поле „Убаг" („Ubag")	1916

Водоизмещение: 173/210 *т*. Размеры 38,76 *м* × 3,64 *м* × 3,61 *м* (около 127′ 2″ × 11′ 11″ × 11′ 10″).

Механизмы: 1 двигатель Дизеля (450 *т. л. с.*); 1 электромотор (160 *л. с.*). Скорость 12/8 узлов. Радиус действия 1 700/71 миль. Топлива 10 *т*.

Вооружение: 1 — 8-*мм* пулемет, 2 носовых торпедных аппарата 17,7″ (45 *см*), 4 торпеды.

Примечание. Лодки типа Уайтхеда. Значение слова „Убаг" непонятно. Можно только предполагать, что это слово составлено из начальных букв названия фирмы: „U-Boots Aktien Gesellschaft". Если подобная фирма когда-либо существовала, то центр ее подводностроительной деятельности нам неизвестен. Указанный выше двигатель Дизеля, вероятно, был двигателем тяжелого топлива. Даты вступления в строй:

U-20 (XX) и *U-21 (XXI)* в августе 1916 г.; *U-23 (XXIII)* в октябре 1916 г.; *U-22 (XXII)* в январе 1917 г.; *U-20* и *U-22* погибли во время военных действий.

Номера	Место постройки	Год спуска
U-27 (XXVII); *U-28 (XXVIII)* *U-40 (XL)*	„Cantiere Navale"	1916
U-29 (XXIX); *U-30 (XXX)* *U-31 (XXXI)*; *U-32 (XXXII)*	Генц и К°, верфь Данубиус, Фиуме	

Водоизмещение: 268/306 *т*. Размеры: 36,125 *м* × 4,37 *м* × 3,665 *м* (около 118′ 6″ × 14′ 3″ × 11′ 11,5″).

Механизмы: 2 двигателя Дизеля (150 *т. л. с.* каждый); 2 электромотора (140 *л. с.* каждый). Скорость 9/5 узлов. Радиус действия 6 600/130 миль. Топлива 20 *т*.

Вооружение: 1 — 4-фунт. (5-*см*) авт. пушка; 1—8-*мм* пулемет; 2 носовых торпедных аппарата (калибры не указаны),—4 торпеды.

Примечание. Лодки германского типа „UB-II". „Cantiere Navale", упомянутый выше, видимо был Cantiere Navale Triestino, в Монфальконе, близ Фиуме. Генц и К° строил свои лодки по лицензии (и с помощью) крупповской верфи „Германия" в Киле. Наличие упомянутых выше дизелей сомнительно; все германские лодки этого типа имели моторы тяжелого топлива. Эти лодки были, вероятно, вооружены германскими 50-*см* (19,7″) торпедными аппаратами и торпедами. Даты вступления: *U-27 (XXVII)* в ноябре 1916 г.; *U-28 (XXVIII)* в 1916 г.; *U-29 (XXIX)* в ноябре 1916 г.; *U-30 (XXX)* в январе 1917 г.; *U-31 (XXXI)* в марте 1917 г.; *U-32 (XXXII)* в апреле 1917 г.; *U-40 (XL)* в мае 1917 г.; 23 чел. личного состава. *U-30* погибла во время военных действий.

Номер	Место постройки	Год спуска
U-41 (*XLI*)	Cantiere Navale	1918

Водоизмещение и размеры, как *U-27*—*U-32* и *U-40* (см. выше).

Механизмы: 2 двигателя тяжелого топлива (150 *т. л. с.* каждый); 2 электромотора (60 *л. с.* каждый). Скорость хода 9,35/5,1 узла. Радиус действия 8 000/127 миль. Топлива 30,5 *т*.

Вооружение: нет сведений.

Примечание. Видимо *U-32* — улучшенный тип германских „UB-II“. Могла быть вооружена подобно *U-27* — *U-32* и *U-40* или же могла быть малым заградителем (наподобие приспособленной германской *UB-12*), принимавшей около 8 мин. По сведениям вступила в строй в мае 1917 г., что невозможно, если вышеприведенная дата спуска в 1918 г. верна.

Номера	Место постройки	
U-43 (XLIII) *U-47 (XLVII)*	Везер и К°, Бремен	Куплены у Германии в 1917 г.

Водоизмещение: 272/306 *т.* Размеры 36,9 *м* × 4,37 *м* × 3,665 *м* (около 121′ 0″ × 14′ 3″ × 11′ 11,5″).

Механизмы: 2 двигателя тяжелого топлива (150 *т. л. с.* каждый). 2 электромотора (140 *л. с.* каждый). Скорость 9/5,1 узла. Радиус действия 6 600/130 миль. Топлива 27 *т.*

Вооружение: сведений нет.

Примечание. Лодки германского типа „UB-II“. Эти две лодки первоначально принадлежали к группе германских лодок *UB-42* — *UB-47*, которые были перевезены по частям сухим путем, собраны и спущены на верфях Полы. Германские лодки *UB-43* и *UB-47* были переданы австро-венгерскому флоту около августа 1917 г., после чего буквы „В“ из их нумерации выпали. Вооружение было, вероятно, такое же, как на других лодках этого типа, т. е. 1 — 3,4″ (8,8-*см*) пушка, 1 пулемет, 2 носовых 19,7″ (50 *см*) торпедных аппарата, 4 торпеды. Личного состава 23 чел.

Номера	Состояние (1 октября 1918 г.)
U-48 (XLVIII); U-49 (XLIX); U-50 (L). *U-51 (LI); U-53 (LIII).* *U-101 (CI); U-102 (CII); U-103 (CIII).* *U-104 (CIV); U-105 (CV); U-106 (CVI).*	К моменту прекращения военных действий находились в постройке. Данных об этих лодках не имеется
U-54 (LIV); U-55 (LV); U-56 (LVI). *U-57 (LVII); U-58 (LVIII); U-59 (LIX).*	Заказаны, но не были начаты. Подробностей не имеется

Примечание. Из книги д-ра Техеля „Постройка подводных лодок на верфи „Германия“ можно вынести впечатление, что:

а) некоторые из вышеуказанных лодок (не меньше двух), видимо, были типа германских „средних U“ (около 800—850 *т* надводного водоизмещения) и

б) прочие лодки (не меньше двух), видимо, были германского типа „UB-III“ (около 510—530 *т* надводного водоизмещения). Для этих лодок лицензии, чертежи, технические советы и т. д. поступали от Круппа на „Данубиус верфь“, Генц и К°, близ Фиуме. Двигатели Дизеля, видимо, строились частью Круппом, частью будапештскими заводами Генца и К°.

II. Сводка численности австро-венгерских лодок

Число подв. лодок	В строю на	Построены	Потери	Итого: Прибыль Убыль	Итого: Итого в строю на	Итого: Число подв. лодок
6	4.8.14	+1	±0	+1	31.12.14	7
7	1.1.15	+6	−2	+4	31.12.15	11
11	1.1.16	+4	−2	+2	31.12.16	13
13	1.1.17	+7	−1	+6	31.12.17	19
19	1.1.18	+1	−2	−1	1.10.18	18

III. Потери (7)

Дата	Причины гибели	Район
1915 г. август 8	*XII* (Е. Лерч) на мине	В Венецианском заливе
„ „ 13	*III* (К. Стрнад) артогонь	У Черногорского побережья
1916 г. май 13	*VI* (Фалькенхаузен) попала в сети и потоплена артогнем дрифтеров	Отрантский пролив
„ октябрь 17	*XVI* (Цоппа) глубинные бомбы с итальян. эсминца *Нембо*	Тарантский залив
1917 г. апрель	*XXX* (Фэндрих) пропала без вести	Адриатика или Средиземное море
1918 г. февраль 21	*XXIII* (Бэзард) глубинные бомбы с итальян. эсминца *Айроне*	Адриатика
„ май 1	*XX* (Мюллер) торпеда с итальян. подв. лодки	Адриатика

IV. Причины потерь

Артиллерийский огонь	1
Глубинные бомбы	2
Торпеды неприятельских подводных лодок	1
Мины	1 [1]
Бомбы	1
Пропали без вести	1

Интернированы и сданы (1919)

В Поле: *I, II, XI, XV, XVII, XXVII, XXXII.*
В Венеции: *V, XXI, XXVIII, XL.*
В Фиуме: *IV.*
Перечисленные 12 лодок переданы Италии.
В Каттаро: *XXII, XXIX, XXXI, XLI, XLIII, XLVII.*
Перечисленные 6 лодок были взяты французами и отбуксированы из Каттаро в Бизерту, но *XXIX* затонула, идя на буксире.

5 лодок, прибывших в Бизерту, и 12 лодок, переданных Италии, все были разобраны или затоплены на глубоком месте в течение 12 месяцев со времени сдачи их в распоряжение Франции и Италии.

V. Переданы Германией

UB-1, *UB-15* } Видимо получили обозначение *X* и *XI*
UB-43 Видимо получила обозначение *XLIII*
UB-47 „ „ „ *XLVII*

Б

ТУРЦИЯ

а) 31 октября 1915 г. французская подводная лодка *Тюркуаз* (*Turquoise*) была повреждена артиллерийским огнем турецких кораблей в Мраморном море. Она или выбросилась на берег или затонула на мелком месте. 3 ноября она была поднята, поставлена в док в Пере и переименована турками, получив название *Мюстеджи Онбаши*. Она была возвращена Франции в декабре 1918 г.

[1] *X* также подорвалась на мине 9 июля 1918 г.

б) Имеются сомнительные сведения о том, что в течение войны была сделана попытка модернизировать и переделать 2 устаревшие турецкие подводные лодки типа Норденфельдта (построенные в 1885 г.) с расчетом сделать годными для боевых действий.

В

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ПОДСЧЕТ НЕПРИЯТЕЛЬСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК (всех национальностей)

Итог численности подводных лодок, бывших в действии — германских, австрийских, болгарских, турецких 419
Итог потерь в боевых крейсерствах 186
Итог остатка подводных лодок, переживших конец войны 233
Сданных союзникам или взятых ими 196

Приложение V

МАТЕРИАЛЫ, ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ АВТОРАМИ

Авторами использованы следующие источники:

I. ОПЕРАЦИИ

Corbett and Newbolt „Naval Operations“ (Корбетт и Ньюболт „Операции английского флота в мировую войну“) т. I—IV.

Jellicoe „The Grand Fleet“, „The Crisis of the Naval War“ (Джеллико „Грандфлит“, „Кризис морской войны“).

Scheer „Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg“ (english translation) (Шеер „Германский Флот Открытого моря в мировой войне“, в английском переводе).

Bacon „The Dover Patrol“ (Бекон „Дуврский патруль“) т. I и II.

Wilson „Battleships in Action“ (Вильсон „Линейные корабли в операциях), т. II.

Chatterton „The Auxiliary Patrol“, „Q-Ships“ (Чаттертон „Вспомогательный патруль“ и „Суда-ловушки“).

Hurd „The Merchant Navy“ (Хёрд, „Торговый флот“).

Campbell „My Mystery Ships“ (Кембл „Мои таинственные корабли“).

Sims „The Victory at Sea“ (Симс „Победа на море“).

Klaxon „The Story of our Submarines“ (Клэксон „История наших подводных лодок“).

Newbolt „Submarine and Anti-Submarine“ (Ньюболт „Подводные лодки и противолодочная борьба“).

Lowell Thomas „Raiders of the Deep“ (Лоуэлл Томас „Корсары глубин“).

Churchill „The World Crisis (Чёрчилль „Мировой кризис“).

Spiess „Sechs Jahre unter Wasser“ (french translation) (Шпис „Шесть лет плавания на подводных лодках“, французский перевод).

В значительной степени использован труд:

A. Gayer „Die deutschen Unterseeboote in ihrer Kriegführung 1914—1918“ (А. Гайер „Германские подводные лодки и их боевые действия в 1914—1918 гг.) и английский перевод его лекции „Summary of German Submarine Operations in the Various Theatres of War from 1914 to 1918“ („Итоги операций германских подводных лодок на различных театрах войны с 1914 г. по 1918 г.“).

Точно так же была использована другая лекция, содержащая историческую информацию, сделанная капитаном Осборн в марте 1924 г. в Royal United Service Institution и озаглавленная „The Anti-Submarine Campaign in the Mediterranean, subsequent to 1916“ („Противолодочная кампания в Средиземном море в период после 1916 г.“).

II. ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

По вопросам устройства и конструктивных особенностей германских подводных лодок были приняты во внимание следующие авторитетные источники:

Techel, „Der Bau von Unterseebooten auf der Germaniawerft“ (Техель, „Постройка германских подводных лодок на верфи „Германия“).

Schwarte „Die Technik im Weltkrieg" (Шварте „Техника в мировой войне").

Michelsen „U-bootskrieg 1914—1918". (Михельсен „Подводная война 1914—1918 гг.").

Weyer „Taschenbuch der Kriegsflotten", 1922 г. (Вейер „Военные флоты", карманный справочник, 1922 г.).

Использованы следующие три статьи германских корабельных инженеров, появившиеся в журнале „Schiffbau" („Судостроение") за 1919 г.:

Schürer „Die Deutschen Unterseeboote (Шюрер „Германские подводные лодки"),

Werner „Das Hochsee Minenunterseeboot (Вернер „Германские подводные заградители для операций в открытом море") и

лекция, прочитанная директором Управления кораблестроения Адмиралтейства весной 1920 г. на собрании Общества корабельных инженеров, озаглавленная „Германские подводные лодки".

Данные, касающиеся австро-венгерских подводных лодок, заимствованы из полного отчета, специально изготовленного для авторов „Кригсархивом" (Управление государственного военного архива) в Вене в августе 1930 г. Насколько можно судить, ни морские ежегодники, ни справочники, ни работы по истории войны не дали такого полного и достоверного описания технических особенностей австро-венгерских подводных лодок 1914—1918 гг. Данные „Кригсархива", помещенные в этой книге, обрисовывают действительные подводные силы австро-венгерского флота в период войны.

III. ВОЕННЫЕ ПОТЕРИ

Наиболее авторитетными сведениями относительно потерь, понесенных британским военным и торговым флотами, являются сведения, опубликованные в двух официальных отчетах,— „Navy Losses" („Потери военного флота") и „Merchant Shipping Losses" („Потери торгового флота"),— изданных Адмиралтейством в 1919 г. Эти две Белые книги использованы в значительной мере. Предметом особой заботы авторов было собирание и составление всех сообщений, касающихся уничтожения и повреждения германских и австро-германских подводных лодок.

Большинство источников, использованных авторами, упомянуто выше в разделах I —„Операции" и II —„Технические данные", но кроме того использовано много мелких документов, ссылки на которые делаются в сносках.

Некоторые данные о потерях воюющих и невоюющих флотов союзников и присоединившихся к ним стран, а также нейтральных торговых флотов основываются на сообщениях, опубликованных в британской и иностранной прессе, официальных отчетах и т. д.

АЛФАВИТНО-ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

СОКРАЩЕНИЯ

а.-в. — австро-венгерский.
б. — бельгийский.
бр. — британский.
г. — германский.
гол. — голландский.
гр. — греческий.
д. — датский.
ег. — египетский.
ир. — ирландский.
порт. — португальский.
р. — русский.
фр. — французский.

* * *

ав. — авиаматка.
брон. кр. — броненосный крейсер.
в. кр. — вспомогательный крейсер.
в. м. з. — вспомогательный минный заградитель.
в. п. — вооруженный пароход.
в. трн. — воинский транспорт.
гидр. с. — гидрографическое судно.
г. с. — госпитальное судно.
г. трн. — госпитальный транспорт.
д. — дрифтер.
дир. — дирижабль.
к. л. — канонерская лодка.
кр. — крейсер.
лид. — лидер.
лин. к. — линейный корабль.
лин. кр. — линейный крейсер.
л. кр. — легкий крейсер.
м. — миноносец.
м. з. — минный заградитель.
мон. — монитор.
нал. с. — наливное судно, пароход.
п. — пароход.
пар. — парусник, парусное судно.
п. б. — плавучая база.
п. з. — подводный заградитель.
п. л. — подводная лодка.
п. с. — патрульное судно.
пос. с. — посыльное судно.
р. с. — рыболовное судно.
с. к. — сторожевой корабль.
с.-л. — судно-ловушка.
трн. — транспорт.
т. — траулер.
т.-к. л. — торпедно-канонерская лодка (torpedo-gunboat).
тр. — тральщик.
ш. — шлюп.
шх.-л. — шхуна-ловушка.
эс. м. — эскадренный миноносец.
эск. с. — эскортное судно.
ях. — яхта.

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ НАЗВАНИЙ КОРАБЛЕЙ

А

Аббас (Abbas), ег. к. л.—76.
Абдул Монеим (Abdul Moneim), ег. к. л.,—76.
Абукир (Aboukir) бр. б. кр.,—6, 9, 27, 28, 31.
Агамемнон (Agamemnon), бр. лин. к.,—216.
Азалия (Azalea), бр. ш.,—204.
Айи (Ailly), фр. п. с.,—212, 287.
Айрин (Irene), бр. гидр. с.,—66.
Айрон Дьюк (Iron Duke), бр. лин. к.,—24.
Айрон Дьюк (Iron Duke), бр. фальш. лин. к., парох. *Монтезума (Montezuma)*,—157.
Айроне (Airone), ит. эс. м.,—210.
Алиссэм (Allysum), бр. ш.,—130.
Альбатрос (Albatross), г. м. з.,—26.
Альбатрос II (Albatross II), фр. п. с.,—210.
Альберто Гульемотти (Alberto Guglielmotti), ит. п. л.,—191.
Алькантара (Alcantara), бр. в. кр.,—81.
Альманзора (Almanzora), бр. в. к.,—146.
Амальфи (Amalfi), ит. брон. к.,—9,74.
Амираль Гантом (Amiral Ganteaume), фр. п.,—33.
Амираль Магон (Amiral Magon), фр. в. трн.,—117.
Амираль Шарне (Amiral Charner), фр. кр.,—9.110.

Анкона (Ancona), ит. п.,—77.
Антверп (Antwerp), бр. с.-л.,—56.
Антилиз (Antilles), в. трн. США, — 178.
Арагон (Aragon), бр. в. трн.,—206, 207.
Арбьютез (Arbutus), бр. ш.,—183.
Ардеа (Ardea), ит. э. м.,—211.
Арджил (Argyll), бр. кр.,—55.
Аретьюза (Arethusa), бр. л. кр.—9, 81.
Ариан (Ariane), фр. п. л.,—199.
Ариэднэ (Ariadna), бр.м., з., бывш. кр.— 9, 158.
Арк (Arc), фр. эс. м.,—117.
Аркона (Arkona), г. л. кр. и п. б. п. л.,—46.
Аркэдиен (Arcadian), бр. в. трн.,—194.
Арланза (Arlanza), бр. в. кр.,—146.
Армадэйл (Armadale), бр. в. трн.,— 152.
Артижа (Artesia), бр. п.,—176.
Артуа (Artois), ф. в. кр., бывш. *Дигби (Digby)*, бр. в. кр.,—67.
Аскольд, р. кр.,—73.
Астер (Aster), бр. ш.,—204.
Аструм Спеи (Astrum Spei), бр. д.,— 114.
Атос (Athos), фр. в. трн.,—191.
Аттентив (Attentive), бр. л. кр.,—30.
Ауз (Ouse), бр. эс. м.,—244, 246, 248, 288.
Аур Фрэйнд (Our Friend), бр. д.,—235.
Аякс (Ajax), бр. лин. к.,—24.
А-1, бр. п. л.,—39.
А-2, г.-м.,—50.[1]
А-6, г. м.,—50.
А-79, г. м.,—244.

Б

Базилиск (Basilisk), бр. эс. м.,—211, 212.
Баларэт (Ballarat), бр. в. трн.,—140.
Балилла (Balilla), ит. п. л.,—68.
Баралонг (Baralong), бр. с.-л.,—60, 61, 65, 283.
Белджен-Принс (Belgian-Prince), бр. п.,—159.
Белридж (Belridge), н. п.,—46.
Бергамот (Bergamot), бр. ш.,—173.
Берил III (Beryl III), бр. д.,—224.
Беркенхэд (Birkenhead), бр. л. кр.,—159.
Берлин (Berlin), г. в. кр. и м. з.,—33.
Бернулли (Bernouilli), фр. п. л.,—210.
Бёрмингэм (Birmingham), бр. л. кр.,— 24, 25, 29, 283.
Биарриц (Biarritz), бр. м. з.,—87.
Бигл (Beagle), бр. эс. м.,—138.
Бигония (Begonia) (Q-10), бр. с.-л.,— 183.
Биссон (Bisson), фр. эс. м.,—74.
Блюхер (Blücher), г. лин. кр.,—42.
Блэкморвэйл (Blackmorevale), бр.—тр., 234.
Богатырь, р. кр.,—176.

[1] В тексте ошибочно указан *А-1.—Прим. ред.*

Болтимор (Baltimore), м. з. США, бывш. кр.,—223.
Бомбард (Bombarde), фр. эс. м.,— 117.
Бореа (Borea), ит. эс. м.,—201.
Босния (Bosnia), ит. п.,—77.
Брайтон Куин (Brighton Queen), бр. тр.,—66.
Браньльба (Branlebas), фр. эс. м.,—66.
Брауншвейг (Braunschweig), г. лин. к.,—254.
В. Т. В., бр. д.,—236.
Брезн (Brazen), бр. эс. м.,—50.
Брекондэйл (Bracondale), бр. с.-л.,— 159.
Бремзе (Bremse), г. в. кр.,—185.
Бренель (Braeneil), бр. п.,—222, 286.
Бреслау (Breslau), г. л. кр.,—112.
Бримар Касл (Braemar Castle), бр. г. с.,—116, 136, 205.
Бристол (Bristol), бр. л. кр.,—201.
Британия (Britannia), бр. лин. к.,— 9, 218.
Бритиш Сан (British Sun), бр. нал. с.,—197.
Бритиш Трэнспорт (British Transport), бр. п.,—166, 285.
Бритэник (Britannic), бр. п., г. с.,— 116, 136.
Броук (Broke), бр. лид.,—129.
Бруммер (Brummer), г. в. кр.,—185.
Брюссель (Brussel), бр. п.,—49.
Бутефе (Boutefeu), фр. эс. м.,—201.
Бьюруту (Burutu), бр. п.,—231.
Бэджер (Badger), бр. эс. м.,—33, 34, 139.
Бэттеркап (Buttercup), бр. ш. с.-л.,— 128, 185, 286.
Бэяно (Bayano), бр. воор. п.,—46.
Бюрдигала (Burdigala), фр. в. кр., бывш. г. парох. *Кайзер Вильхельм*,— 116.

В

В-3, бр. п. л.,—30.
Вальдек-Руссо (Waldeck Rousseau), фр. кр.,—71, 113.
Ванесса (Vanessa), бр. ях.,—58, 243.
Велокс (Velox), бр. эс. м.,—66.
Вендженс (Vengeance), бр. лин. к.,—73.
Верджиниен (Virginian), бр. в. п.,— 177.
Вероника (Veronica), бр. ш.,—199.
Вестфален (Westfalen), г. лин. к.,—97.
Виимент (Vehement), бр. м. з., эс. м.,—244.
Викинг (Viking), бр. эс. м.,—46.
Викториен (Victorian), бр. с.-л.,— 56, 57.
Виктория (Victoria), бр. р. с.,—54, 236.
Вильдфанг (Wildfang), а.-в. эс. м.,— 201.

Виндиктив (Vindictive), б. л. кр., использ. для загражд. входа в Зеебрюгге,—229.
Винеша (Venetia), ях. США,—212.
Вирибус Унитис (Viribus Unitis), а.-в. лин. к.,—216.
Вольтер (Voltaire), фр. лин. к.—216.
Вольф (Wolf), г. в. кр.,—124.
Вперед, р. г. с.,—112.
Вэла (Vala) (Q-7), бр. с.-л.,—173.
Вэндюэра (Vanduara), бр. ях.,—37.
VZ-2, фр. дир.,—235.

Г

Галатэа (Galatea), бр. л. кр.,—93.
Галлия (Gallia), фр. в. кр.,—115.
Гайардия (Gaillardia), бр. ш.,—243.
Гамбург (Hamburg), г. л. кр.,—54.
Гарри (Garry), бр. эс. м.,—35, 242.
Гарриджил (Garrigill), бр. д.,—110, 114.
Гауэн Ли (Gowan Lee), бр. д., 201.
Гауэн II (Gowan II), бр. д.,—225.
Гельголанд (Helgoland), а.-в. л. кр.,—201.
Гельголанд (Helgoland), г. лин. к.,—252.
Гердон (Guerdon), бр. д.,—115.
Гилфорд Касл (Guildford Castle), бр. г. с.,—228.
Гинденбург (Hindenburg), г. лин. кр.,—170.
Глен (Glen), бр. шх.-л.,—149, 155, 285.
Гленарт Касл (Glenart Castle), бр. г. с.,—136, 225, 237.
Глинер ов зе-Си (Gleaner of the Sea), бр. д.,—87.
Глитра (Glitra), бр. п.,—32, 34, 38, 39, 41.
Глориез (Glorious), бр. лин.-легк. кр.,—170.
Глостер Касл (Gloucester Castle), бр. г. с.,—138.
Голо II (Golo II), фр. г. с.,—205.
Голуа (Gaulois), фр. лин. к.,—9, 117.
Голфлайт (Gulflight), п. США,—52, 53.
Госхок [1] *(Goshawk)*, бр. э. м.,—34.
Грайв (Grive), бр. воор. п.,—185.
Грауденц (Graudenz), г. л. кр.,—253, 254.
Грейф (Greif), г. в. кр.,—81.
Гроссер Курфюрст (Grosser Kurfürst), г. лин. к.,—105.
Грэфтон (Grafton), бр. кр.,—205.
Гурка (Ghurka), бр. эс. м.,—46.
Гурка (Goorkha), бр. г. с.,—205.
Гэлик (Gaelic), (Q-22), бр. с.-л.,—156.
Гэннер (Gunner), бр. т.,—56, 147.
G-2, бр. п. л.,—252, 288.
G-13, бр. п. л.,—131, 284.
G-42, г. эс. м.,—129.
G-85, г. эс. м.,—129.

[1] В тексте ошибочно—*Гошаук.—Прим. ред.*

Д

Дантон (Danton), фр. лин. к.,—191, 214, 216.
Дар (Dard), фр. эс. м.,—117.
Дартмут (Dartmouth), бр. л. кр.,—201.
Дация (Dacia), г. п.,—43, 67.
Двинск, р. п.,—239.
Дейчланд (Deutschland), г. торг. п. л., впосл. *U-155*,—95, 96, 100, 101, 106, 149, 150, 174, 240.
Дж. Л. Лукенбах (J. L. Luckenbach), п. США,—177, 178.
Джачинто Пуллино (Giacinto Pullino), ит. п. л.,—199, 200, 219.
Джекоб Джонс (Jacob Jones), эс. м. США,—184.
Джемнах (Djemnah), фр. в. трн.,—215.
Джесамайн (Jessamine), бр. ш.,—235, 287.
Джесинт (Jacinth), бр. т.,—162.
Джипси (Gipsy), бр. эс. м.,—182.
Джон Гилман (John Gillman), бр. т.,—244.
Джузеппе Гарибальди (Giuseppe Garibaldi), ит. кр.,—974.
Джустиша (Justicia), бр. п.,—242.
Джэкел (Jackal), бр. эс. м.,—138.
Дивониэн (Devonian), бр. п.,—163.
Дигби (Digby), бр. в. кр., впосл. *Артуа (Artois)*, фр. в. кр.,—67.
Динара (Dinara), а.-в. эс. м.,—215.
Докса (Doxa), гр. эс. м.,—199.
Доминьон (Dominion), бр. лин. к.,—54.
Донегал (Donegal), бр. г. трн.,—138.
Дороти Грей (Dorothy Grey), бр. т.,—35.
Дредноут (Dreadnought), бр. лин. к.,—24, 47, 48, 283.
Дрэйк (Drake), бр. брон. кр.,—9, 177.
Друид (Druid), бр. эс. м.,—138.
Дувр Касл (Dover Castle), бр. г. с.,—197, 198.
Дульче Дорис (Dulcie Doris), бр. д.,—112.
Дэблин (Dublin), бр. л. кр.,—72, 73.
Дэвис (Davis), эс. м. США,—236.
Дэндии (Dundee), бр. п.,—173.
Дэнлюс Касл (Dunluce Castle), бр. г. с.,—119.
Дэнрэйвн (Dunraven), бр. с.-л.,—160, 161, 183.
Дэруент (Derwent), бр. эс. м.,—138.
Дэстер (Duster), бр. т.,—47.
Дэффодил (Daffodil), бр. ш.,—155.
Дэчес ов Хэмилтон (Duchess of Hamilton), бр. трн.,—66.
Дюпти Туар (Dupetit Thouars), фр. кр.,—9, 14, 245.
J-1, бр. п. л.,—105.
D-4, бр. п. л.,—236, 287.
D-6, бр. п. л.,—241.
D-7, бр. п. л.,—172, 285.
D. H. S., бр. д.,—115.

Е

Енисей, р. м. з.,—62.
Е-3, бр. п. л.,—33.
Е-13, бр. п. л.—61.
Е-16, бр. п. л.,—63, 283.
Е-20, бр. п. л.,—77.
Е-22, бр. п. л.,—89.
Е-23, бр. п. л.,—97.
Е-24, бр. п. з.,—50.
Е-34, бр. п. л.,—236, 287.
Е-35, бр. п. л.,—231, 287.
Е-38, бр. п. л.,—155, 199.
Е-45, бр. п. л.,—177, 286.
Е-49, бр. под. л.,—131.
Е-52, бр. п. л.,—180, 286.
Е-54, бр. п. л.,—104, 149, 284, 285.

Ж

Жан Бар (Jean Bart), фр. лин. кор.,—71.

З

Заида (Zaida), бр. ях.,—115.
Зееадлер (Seeadler), бывш. *Пас ов Балмэха (Pass of Balmaha)* г. парусн. рейдер,—57, 124.
Зилфа (Zylpha) (Q-6), бр. с.-л.,—155.
Зинния (Zinnia), бр. ш.,—149.
Зубиан (Zubian), бр. эс., м.. — 225, 287.
Зулу (Zulu), бр. эс. м.,—104, 225.

И

Ибо (Ibo), порт. к. л.,—100.
Иверниа (Ivernia), бр. в. тр.,—117.
Ивнинг Стар II (Evening Star II), бр. д.,—112.
Игл (Eagle), бр. ш.,—240.
Изел-энд-Милли (Ethel and Millie), бр. смэк,—162.
Иль Шанзе (Iles Chanzey), фр. тр.,—82.
Ималайя (Himalaya), фр., в. кр.,—199.
Импетуозо (Impetuoso), ит. эс. м.,—144, 199.
Инверляйон (Inverlyon), бр. р. с.,—59.
Индия (India), бр. воор. к.,—62.
Интрепидо (Intrepido), ит. эс. м.,—111.
Инфлексибл (Inflexible), бр. лин. кр.,—98.
Ионг Фред (Young Fred), бр. д.,—235, 234.
Ира (Era), бр. т.,—94, 95.
Итчен (Itchen), бр. эс. м.,—156.
Х-1 (икс-1), ит. п. л., бывш. г. п. л. *UC-12*,—111, 211.

К

Кайзер (Kaiser), г. лин. к.,—170.
Кайзер Вильхельм II (Kaiser Wilhelm), г. п., впосл. франц. в. кр. *Бюрдигала (Burdigala)*,— 116.
Кайзер Вильхельм II (Kaiser Wilhelm II), г. лин. к.,—252.
Кайзерин (Kaiserin), г. лин. к.,—170.
Калгэриен (Calgarian), бр. в. кр.,—226.
Каледония (Caledonia) бр. п.,—116.
Каликс (Calyx), бр. в. кр. впосл. п. *Калипсо (Calypso)*,—95.
Калипсо (Calypso), бр. л. кр.,—170.
Калипсо (Calypso), бр. п., бывш. в. кр. *Каликс (Calyx)* —95.
Калистога (Calistoga), бр. д.—112.
Кальвадос (Calvados), фр. трн.,—77.
Камерониен (Cameronian), б. трн.,—199.
Камерония (Cameronia), бр. в. трн.,—194.
Камилион (Cameleon), бр. эс. м.,—197.
Канран (Kanran), яп. эс. м., бывш. бр. эс. м. *Немезис (Nemesis)*,—197.
Капитэн Мель (Capitaine Mehl), фр. эс. м.,—156.
Капрера (Caprera), ит. трн.,—176.
Капрера (Caprera), ит. в. кр.,—210.
Карапара (Karapara), бр. г. с.,—197.
Кассини (Cassini), фр. м. з. и к. л.,—191.
Кауслип (Cowslip), бр. ш.,—211.
Кединген (Kedingen), г. тр.,—170.
Кенигсберг (Königsberg), г. л. кр.,—233.
Кёнигин Луизе (Königin Luise), г. м. з.,—30, 31.
Кимберли (Kimberley), бр. т.,—92.
Кимрик (Cymric), бр. п.,—85, 105, 169.
Кинг Элфред (King Alfred), бр. кр.,—177.
Клебер (Kléber), фр. кр.,—153.
Клэктон (Clacton), бр. тр.,—115.
Клявис (Clavis), бр. д.,—114.
Кокетт (Coquette), бр. эс. м.,—34, 82.
Колумбия (Columbia), бр. т.,—51.
Кольбер (Colbert), фр. в. тр.,—196.
Командер Фуллертон (Commander Fullerton), бр. т.,—185.
Комит (Comet), бр. эс. м.,—205.
Комрэйдз (Comrades), бр. д.,—86.
Конингэм (Conyngham), эс. м. США,—178.
Контест (Contest), бр. эс. м.,—173.
Копенгаген (Copenhagen), фр. г. с.,—119.
Корветтен-Каптен-Швигер (Corvetten-Capitän, Shwieger), г. п. л., впосл. *U-139*—251.
Кореджез (Courageous), бр. лин.-л. кр.,—170.

Кориопсис II (Coreopses II), бр. д.,—234.
Корнуолис (Cornwallis), бр. лин. к.,—117.
Котингэм (Cottingham), бр. п.,—59, 66.
Краунсин (Crownsin), бр. т.,—113.
Кредозин (Cradosin), бр. т.,—216.
Кресси (Cressy), бр. брон. кр.,—6, 9, 27, 28, 31.
Кризантемам (Chrysanthemum), бр. ш.,—211.
Кристофер (Christopher), бр. эс. м.,—162.
Кристэбэл (Christabel), ях. США,—236.
Крокес (Crocus), бр. ш.,—149.
Кронпринц (Kronprinz), г. лин. к.,—105.
Куикли (Quickly), бр. т.,—56, 147.
Куин Александра (Queen Alexandra), бр. трн.,—235, 287.
Куорри Ноу (Quaary Knowe), бр. д.,—114.
Кэйл (Kale), бр. эс. м.,—234.
Кэмпэньюла (Campanula), бр. ш.—210, 286.
Кэнгуру (Kanguru), фр. п. б. п. л.,—116.
Кэндитэфт (Candytuft), бр. ш.,—206.
Кэшинг (Cushing), эс. м. США,—149.
Кэшинг (Cushing), п. США,—53.
Кюри (Curie), фр. п. л.,—71, 72, 219.

Л

Лавендер (Lavender), бр. ш.,—149.
Лайвли (Lively), бр. эс. м.,—249.
Лайдония (Lydonia), ях. США,—211, 212.
Ла Розарина (La Rosarina), бр. п.,—49.
Ландовери Касл (Landovery Castle), бр. г. с.,—241, 242.
Лассу (Lassoo), бр. эск. м.,—104.
Левен (Leven), бр. эс. м.,—224, 286.
Левэйатан (Leviathan), бр. кр.,—47.
Леда (Leda), бр. к. л.,—34.
Лейтенант Пущин, р. эс. м.,—112.
Ленстер (Leinster), ир. почт. п.,—248, 250.
Ленфренк (Lanfranc), бр. г. с.,—138.
Леон Гамбетта (Leon Gambetta), фр. брон. кр.,—9, 71.
Леопард (Leopard), г в. кр.,—173.
Либерти (Liberty), бр. эс. м,—127, 284.
Ливингстон (Livingstone), бр. т.,—185.
Лизандер (Lysander), бр. эс. м.,—241.
Ликнис, (Lychnis), бр. ш.,—214.
Линдиан (Lyndiane), фр. п.,—245.
Линкс (Lynx), бр. эс. м.,—34.
Лисоу Касл (Leasowe Castl), бр. в. трн.,—213.
Лиффи (Liffey), бр. эс. м.,—138.
Лорд Лейтрим (Lord Leitrim), бр. д.,—235.
Лорд Элверстон (Lord Alverstone), бр. т.,—185.
Лорентик (Laurentic), бр. п.,—130.
Лорнэ (Lorna), бр. ях.,—237, 287.
Лох Ломонд (Loch Lomond), бр. в. п.,—154, 198.
Лоял Фрэйнд (Loyal Friend), бр. д.,—235.
Лузитания (Lusitania), бр. п.,—7, 42. 51, 52, 53, 54, 64, 85, 105, 133, 169,
Луизе (Louise), д. п.,—57.
Лэбёрнэм (Laburnum), бр. ш.,—128.
Лэдибэрд (Ladybird), бр. к. л.,—205.
Лэди Исмэ (Lady Ismay), бр. т.,—66.
Лэдлоу (Ludlow), бр. тр.,—105.
Люэлин (Llewellyn), бр. эс. м.,—106, 129, 284.
Ляйон (Lion), бр. лин. кр.,—36.
Ляйтнинг (Lightning), бр. эс. м.,—58, 66.
Ля Франс (La France), фр. г. с.,—119.
L-2, п. л. США,—243, 288.
L-12, бр. п. л.,—252, 288.
L-13, г. дир.,—98.

М

Мавритания (Mauretania), бр. п., впоследств. г. с.,—84, 119, 239.
Маджестик (Majestic), бр. лин. кр.,—9, 73.
Майкл (Michael), бр. эс. м.,—227.
Мальбро (Marlborough), бр. лин. к.,—93.
Манчестер тредер (Manchester Trader), бр. п.,—198.
Маори (Maori), бр. эс. м.,—46, 66.
Марекиаро (Marechiaro), ит. г. с.,—111.
Маркет (Marquette), бр. в. трн.,—76.
Мармора (Marmora), бр. в. кр.,—242.
Марн (Marne), бр. эс. м.,—242.
Мартин (Martin), бр. эс. м.,—214.
Марцала (Marzala), г. п.,—53, 72.
Массю (Massue), фр. эс. м.,—191.
Матсу (Matsu), яп. эс. м.,—197.
Медея (Medea), бр. эс. м.,—132.
Медуза (Medusa), ит. п. л.,—73.
Меканишен (Mechanician), бр. эск. с.,—223.
Мелард (Mallard), бр. эс. м.,—249.
Ментор (Mentor), бр. эс. м.,—148.
Менфи (Menfi). ит. трн.,—210.
Мери Роз (Mary Rose), бр. эс. м.,—185
Мерор (Meror), бр. т.,—185.
Мершэн (Mercian), бр. в. трн.,—77.
Метеор (Meteor), г. в. м. з.,—62, 101.
Мёве (Möwe), г. в. кр.,—67, 124, 146.
Милемпос (Melampus), бр. эс. м.,—177, 286.

Милн (Milne), бр. эс. м.,—148.
Милбрук (Milbrook), бр. эс. м.,—242.
Минас (Minas), ит. в. трн.,—191.
Мингари (Mingary), бр. ях.,—93.
Миннесота (Minnesota), л. кр. США,—240.
Минстрел (Minstrel), бр. эс. м.,—впосл. яп. эс. м. *Сендан (Sendan)*,—197.
Миньонет (Mignonette), бр. ш.,—130.
Миранда (Miranda), бр. эс. м.,—148.

Миноносцы:

5PN, ит, м.,—74.
№ 10, бр. м.,—54, 66.
№ 11, бр. м.,—82.
№ 11, а.-в. м.,—210.
№ 12, бр. м.,—54, 66.
№ 87, а.-в. м.,—215.
№ 92, бр. м.,—53, 72.
№ 95, бр. м.,—75.
№ 116, бр. м.,—34.
№ 300, фр. м.,—130.
№ 317, фр. м.,—130.

Мобил (Mobile), бр. п.,—51.
Молдавия (Moldavia), бр. в. кр. и в. трн.,—232.
Мольтке (Moltke), г. лин. кр.,—105, 170, 234.
Монарк (Monarch), бр. лин. к.,—24, 25.
Монгара (Mongara), бр. п.,—204.
Монтезума (Montezuma), бр. п., фальш. бр. лин. к., *Айрон Дьюк (Iron Duke)*,—157.
Моравия (Moravia), бр. т.,—172.
Морсби (Moresby), бр. эс. м.,—227.
Мотэгуа (Motagua), бр. в. кр.,—151.
Мохаук (Mohawk), бр. эс. м.,—34, 66.
Мултон (Mooltan), бр. п.,—204.
Мэджести (Majesty), бр. д.,—182.
Мэнтюа (Mantua), бр. в. кр.,—95.
Мэри (Mary), бр. д.,—235.
Мэри Б. Митчел (Mary B. Mitchell), *(Q-9)*, бр. с.-л.,—155.
Мэристон (Mariston), бр. п.,—157.
М-1, гол. п. л., бывш. *UC-8*, г. п. з.,—66.
М-15, бр. мон.,—205.
М-29, бр. мон.,—205.
М-31, бр. мон.,—205.
М-32, бр. мон.,—205.
ML-155, бр. мот. кат.,—217.
ML-373, бр. мот. кат.,—217.

Н

Найгер (Niger), бр. т.-к. л.,—31.
Нарсиссез II (Narcissus II), бр. ях.,—174.
Настэршиэм (Nasturtium), бр. ш.,—113.
Неггет (Nugget), бр. пос. с.,—57.
Нелли Нэттен (Nellie Nutten), бр. т.,—94, 95.
Нелсон (Nelson), бр. смэк,—161, 162, 164.
Нембо (Nembo), ит. эс. м.,—114.
Немезис (Nemesis), бр. эс, м., впосл., япон. эс. м. *Канран (Kanran)*,—197.
Нептьюн (Neptune), бр. лин. к.,—47.
Нереиде (Nereide), ит. п. л.,—74.
Никожен (Nicosian), бр. п.,—60.
Николсон (Nicholson), эс. м. США,—178, 181.
Нимфе (Nymphe), бр. эск. м.,—32.
Нобл (Noble), бр. эс. м.,—151.
Новара (Novara), а.-в. л. кр.,—201.
Нома (Noma), ях. США,—161.
Ноттингэм (Nottingham), бр. л. кр.,—9, 98.
Ньюбиен (Nubian), бр. эс. м.,—105, 225
Нью-Иорк (New York), п. США,—131.
Ньюрелия (Neuralia), бр. г. с.,—75.
Нэссес (Nessus), бр. эс. м.,—151.

О

Одэшиэс (Audacious), бр. лин. к.,—33.
Оку (Oku), бр. т.,—92.
Олив Бранш (Olive Branch), бр. п.,—166.
Олимпик (Olympic), бр. п.—75, 235, 287.
Олсуотер (Ulleswater), бр. эс. м.,—244.
Омра (Omrah), бр. в. трн.,—212, 213.
Онслоу (Onslow), бр. эс. м.,—226, 287.
Онуорд (Onward), бр. т.,—94, 95.
Опоссем (Opossum), бр. эс. м.,—245.
Орайон (Orion), бр. лин. к.,—24.
Орама (Orama), бр. в. кр.,—177, 178.
Орвието (Orvieto), бр. м. з.,—87.
О-Ревуар (Au Revoir), фр. тр.,—82.
Оропеза (Oropesa), бр. в. кр., впосл. фр. в. кр. *Шампань (Champagne)*,—67.
Орэкл (Oracle), бр. эс. м.—159, 285.
Османие (Osmanieh), бр. трн.,—207.
Остфрисланд (Ostfriesland), г. лин. к.,—252, 253.
Отуэй (Otway), бр. в. кр.,—156.
Офилия (Ophelia), бр. эс. м.,—248, 288.
Ошен Ромер (Ocean Roamer), бр. д.,—235.
Ошиэник II (Oceanic II), бр. с.-л.,—55.

П

Пайлот Ми (Pilot Me), бр. д.,—234, 235.
Паллада, р. кр.,—9, 62.

Пантелеймон, р. лин. к.,—74.
Паргест (Pargust), бр. с.-л.,—149, 150, 285.
Партенопе (Partenope), ит. к. л.,—210.
Партриджж (Partridge), бр. эс. м.,—185.
Партриджж II (Partridge II), бр. т.,—214
Пас-ов-Балмэха (Pass of Balmaha), пар. США, впосл. *Зееадлер (Seeadler)*, г. рейдер,—57.
Патфайндер (Pathfinder), бр. л. кр.,—9, 26, 27.
Пеликан (Pelikan), г. м. з.,—26.
Пенсхэрст (Penshurst), бр. с.-л.,—106, 128, 222, 284.
Пересвет, р. лин. к.,—9, 117.
Пеша (Patia), бр. в. кр.,—241.
Пиджен (Pigeon), бр. эс. м.,—242.
Пинелоп (Penelope), бр. л. кр.,—89.
Пирл (Pearl), бр. т.,—58, 65.
Плеядз (Pleiades), бр. л.,—86.
Позен (Posen), г. лин. к.,—93.
Портюгаль (Portugal), р. г. с.,—112.
Поршэа (Portia), бр. пос. с.,—57.
Прайз (Prize) (Q-21), бр. с.-л.,—141, 174, 222.
Праймьюла (Primula), бр. ш.,—110.
Презент Хелп (Present Help), бр. д.,—182.
Привит (Privet) (Q-19), бр. с.-л.,—32, 217, 284, 288.
Принсес Луиз (Princess Louise), бр. т. и с.-л. с п. л.,—57.
Принсесс Маргарет (Princess Margaret), бр. м. з.,—87.
Принс Чарлз (Prince Charles), бр. с.-л.,—56, 57, 283.
Прованс (Provence), фр. лин. к.,—191.
Прованс II (Provence II), фр. в. кр.,—110.
Прометео (Prometeo), ит. в. с.,—231.
Пэрегон (Paragon), бр. эс. м.,—129.
Пэрис (Paris), бр. м. з.,—87.
Пэрэмаунт (Paramount), бр. т.,—182.
Петриот (Patriot), бр. эс.м.,—156, 285.
P-19, бр. с. к.,—138.
P-26, бр. с. к.,—138.
P-37, бр. с. к.,—139.
P-39, бр. с. к.,—245.
P-45, бр. с. к.,—245.
PC-51, бр. с. к.,—227, 287.
PC-56, бр. с. к.,—185, 286.
P-57, бр. с. к.,—182, 286.
PC-61, бр. замаск. с. к.—172, 285.
PC-62, бр. с. к.,—222, 286.

Р

Рамазан (Ramazan), бр. в. трн.,—75.
Реджина Маргерита (Regina Margherita), ит. л. к.,—9, 115.
Рекэн (Requin), фр. лин. к.,—205.
Ре Умберто (Re Umberto), ит. трн.,—111.
Ризолт (Result), бр. шх.-л.,—132.
Рижель (Rigel), фр. ш.,—115.
Рикрют (Recruit), бр. эс.м. (старый),—50.
Рикрют (Recruit), бр. эс. м. (новый),—173.
Ринаун (Renown), бр. лин. кр.,—170.
Рипалс (Repulse), бр. лин. кр.,—170.
Ристор (Restore), бр. д.,—110.
Ритривер (Retriever), бр. эс. м.,—227.
Роберн (Roburn), бр. д.,—46.
Родино (Rodino), бр. т.,—92.
Рододендрон (Rhododendron), бр. ш.,—234.
Рози (Rosie), бр. д.,—114.
Роксборо (Roxburgh), бр. кр.,—55, 226, 287.
Ролан Морийо (Rolland Morillot), фр. п. л., бывш. г. п. л. *UB-26*,—86.
Роскомон (Roscommon). бр. п.,—163.
Роял Эдуард (Royal Edward), бр. в. трн.,—75.
Руэл (Ruel), бр. п.,—61.
Рессел (Russel), бр. лин. к.,—9, 113.
Рюэ (Rewa), бр. г. с.,—223.
R-29, бр. дир.,—248.

С

Саббия (Sabbia), бр. п.,—83.
Саида (Saida), а.-в. л. кр.,—201.
Сакаки (Sakaki), яп. эск. м.,—197.
Сальта (Salta), бр. г. с.,—138.
Самэн (Salmon), бр. мот. кат.,—96, 281.
Сан-Диего (San-Diego), кр. США,—239.
Сант-Анна (Sant'Anna), фр. в. трн.,—213.
Сара Колбрук (Sarah Colebrooke), бр. с.-л.,—155.
Сарния (Sarnia), бр. в. п.,—215.
Саутлэнд (Southland), бр. трн.,—75, 153.
Селтик (Celtic), бр. п.,—130.
Сендан (Sendan), яп. эс. м., бывш. бр. эск. м. *Минстрел (Minstrel)*,—197.
Сенека (Saneca), п. с., США,—211.
Сент-Жанн (Ste-Jehanne), фр. с. к.,—49, 283.
Сент Истван (Szent Istvan), а.-в. лин. к.,—214.
Сервейер (Surveyor), ях. США,—212.
Сиверн (Severn), бр. мон.,—34.
Сигал (Seagull), бр. т.-к. л.,—131.
Сикламен (Cyclamen), бр. ш.,—191, 260.
Си Кинг (Sea King), бр. т.,—153.
Сильвия (Sylvia), бр. эс. м.,—172.
Сиренджер (Searanger), бр. т.,—92.
Сирсе (Sirce), фр. п. л.,—201, 215, 285.
Скипджэк (Skipjack), бр. к. л.,—35

Скотт (Scott), бр. лид.,—244.
Снепдрегон (Snapdragon), бр. ш.,—216.
Снифел (Snaefell), бр. воор. п.,—215.
Спидуэл (Speedwell), бр. к. л.,—56.
Стар (Star), бр. эс. м.,—248.
Статендам (Statendam), бр. п., впосл. *Джустиша (Justicia)*, бр. в. трн.,—9, 242.
Стеропе (Sterope), ит. уг. трн.,—230.
Стефен Фернес (Stephen Furness), бр. воор. п.,—185.
Стерджен (Sturgeon), бр. эс. м.,—227.
Стокфорс (Stockforce), бр. с.-л.,—244.
Стонч (Staunch), бр. эс. м.,—205.
Стоункроп (Stonecrop), бр. с.-л.,—173, 174.
Стронгбоу (Strongbow), бр. эс. м.,—185.
Суифт (Swift), бр. лид.,—34, 129.
Суифтшэр (Swiftshure), бр. лин. к.,—73, 75.
Сэлвия (Salvia) (Q-15), бр. с.-л.,—155.
Сэндерлинг (Sanderling), тр. США,—247.
Сэссекс (Sussex), бр. п.,—7, 83, 85, 86, 89, 106, 154.
Сэстриен (Cestrian). бр. п.,—199.
Сюрпрайз (Surprise), бр. эс. м.,—186.
Сюрприз (Surprise), фр. к. л.,—116.
Сюффрен (Suffren), фр. лин. к.,—9, 116, 193.
S-17, г. м.,—148.
S-63, г. м.,—244.
S-66, г. м.,—244.
S-138, г. м.,—244.
SSZ-1, бр. дир.,—246.
SSZ-29, бр. дир.,—235.
SS, *SSE*, *SSP*, *SST*, *SSZ* — типы бр. дир.—246.

Т

Тара (Tara), бр. п. с.,—76.
Таранаки (Taranaki), бр. т.,—55, 56, 57.
Тизеус (Theseus), бр. кр.,—32, 34.
Тирза (Thirza) (Q-30), бр. шх.-л.—155.
Тирэйд (Tirade), бр. эс. м.,—472.
Титонус (Tithonus), бр. в. кр.,—234.
Токио (Tokio), бр. т.,—35, 185.
Томас Ионг (Thomas Young), бр. т.,—163.
Тордис (Thordis), бр. п.,—46.
Торент (Torrent), бр. эс. м.,—186.
Торнхил (Thornhill), бр. с.-л.,—155.
Торнэйдо (Tornado), бр. эс. м.,—186.
Торо (Toro), бр. п.,—140.
Торрингтон (Torrington), бр. п.,—140.
Тотнес (Totness), бр. тр.,—105.
Трайумф (Triumph), бр. лин. кр.,—9, 73, 240.
Трансильвания (Transylvania), бр. в. трн.,—197.
Трестер (Thruster), бр. эс. м.,—227.
Тромб (Trombe), фр. эс. м.,—86.
Трэшер (Thrasher), бр. эс. м.,—127, 284.
Тубантия (Tubantia), гол. п.,—83.
Тьюлип (Tulip) (Q-12), бр. с.-л.,—142.
Тэрказ (Turqoise), бр. пос. с.,—57.
Тэскения (Tuscania), бр. в. трн.—225.
Тюринген (Thüringen), г. лин. к.,—252, 253.
Тюркуаз (Turqoise), фр. п. л.,—77.

У

Уилинг (Wheeling), к. л. США,—212.
Уиллоу Бранч (Willow Branch), бр. с.-л. бывш. *Бомбала (Bombala)*—231.
Уильям Теннент (William Tennant), бр. д.,—169.
Уитби Эбби (Whitby Abbey), бр. т.,—214.
Умберто I (Umberto I) ит. в. кр.,—205.
Уолфлауэр (Wallflower), бр. ш.,—212.
Уорилда (Warilda), бр. г. трн.,—245.
Уор Пэтрол (War Patrol), бр. п.,—164.
Уоррингтон (Warrington), эс. м. США,—155.
Уорспайт (Warspite), бр. лин. к.,—93.
Урбино (Urbino), бр. п.,—65.
У. С. Бейли (W. S. Bailey), бр. т.,—224.
У. С. Мек-Ки (W. C. M'Kay), бр. пар. с.,—176.
Уэймоут (Weymouth), бр. л. кр.,—215.
Уэйфэрер (Wayfarer), бр. трн.,—49.
Уэлшмэн (Welshman), бр. п.,—181.
Уэстминстер (Westminster), бр. п.,—117.
UZ-2, фр. дир.,—235.

Ф

Файрдрэк (Firedrake), бр. эс. м.,—89, 181, 286.
Фалаба (Falaba), бр. п.,—48, 53.
Фалкнор (Faulknor), бр. лид.,—46.
Фалмоут (Falmouth), бр. л. кр.,—9, 98.
Фарнборо (Farnborough) (Q-5), бр. с.-л.,—84, 128, 284.
Феникс (Phoenix), бр. эс. м.,—213.
Фенинг (Fanning), эс. м. США,—181.
Физент (Pheasant), бр. эск. м.,—131.
Физэбл (Feasible), бр. д.,—182.

Фирлес (Fearless), бр. л. кр.,—93, 101.
Фишер Гёрл (Fisher Girl), бр. д.,—115.
Флэрт (Flirt), бр. эс. м.,—105.
Фовет (Fauvette), бр. воор. п.,—82.
Формидэбл (Formidable), бр. лин. к.,—9, 36.
Форт Джордж (Fort George), бр. т.,—224.
Франс IV (France IV), фр. трн.—77.
Фурш (Fourche), фр. эс. м.,—114.
Фэри (Fairy), бр. эс. м.,—237, 288.
F-12, ит. п. л.,—115.

Х

Ханна Ларсен (Hanna Larsen), бр. п.,—127.
Хаук (Hawke), бр. кр., — 9, 31, 32, 34.
Хемпшир (Hampshire), бр. кр.,—9, 56, 93, 112, 183, 247.
Хермес (Hermes), бр. кр.-ав.,—9, 34.
Хеспириен (Hesperian), бр. п.,—65, 105, 169.
Хизер (Heather) (Q-16), бр. с.-л.,—142.
Хилари (Hilary), бр. в. кр.,—151.
Хилдэбрэнд (Hildebrand), бр. воор. п.,—177.
Хирон (Hiron), тр. США,—247.
Хог (Hogue), бр. брон. кр.,—6, 9, 27, 28, 31.
Хок (Hawk), бр. т.,—55.
Хэлсион (Halcyon), бр. т.-к. л.,—157, 285.
H-1, бр. п. л.,—211.
H-2, бр. п. л.,—76, 147.
H-4, бр. п. л.,—212, 287.
H-5, бр. п. л.,—94, 147, 211, 284.
H-5, ит. п. л.,—211.
H-6, бр. п. л.,—66, 81.

Ц

C-7, бр. п. л.,—139, 285.
C-15, бр. п. л.,—180, 286.
C-24, бр. п. л.,—56, 57, 283.
C-27, бр. п. л.,—55, 57, 283.
C-29, бр. п. л.,—58.
C-33, бр. п. л.,—58.
C-34, бр. п. л.,—156.

Ч

Чикара (Chikara), бр. т.,—162.
Чиро (Cheero), бр. воор. с.,—86, 284.
Читта ди Мессина (Citta di Messina), ит. в. кр.,—111, 114.
Читта ди Палермо (Citta di Palermo), ит. в. кр.,—111.
Читта ди Сассари (Citta di Sassari), ит. в. кр.,—206.

Ш

Шампань (Champagne), фр. в. кр., бывш. бр. в. кр. *Оропеза (Oropesa)*,—67, 177.
Шарфшютце (Scharfschütze, а.-в. эс. м.,—215.
Шаторено (Chateaurenault), фр. кр., переделанный в в. трн.,—9, 205.

Э

Эвенджер (Avenger), бр. в. кр.,—152.
Эгьюза (Aegusa), бр. ях.,—113.
Эдгар (Edgar), бр. кр.,—31.
Экирон (Acheron), бр. эс. м.,—47.
Эксептэбл (Acceptable), бр. д.,—182.
Эларм (Alarm), бр. эс. м.,—32, 34.
Элбинг (Elbing), г. л. кр.,—99.
Элекс Хэсти (Alex Hastie), бр. т.,—45.
Элерт (Alert), бр. гидр. с.,—66.
Элзэшен (Alsatian), бр. в. кр.,—95.
Элммур (Elmmoor), бр. п.,—198.
Элоби (Eloby), бр. трн.,—204.
Элсидо (Alcedo), ях. США,—184.
Элфред Х. Рид (Alfred H. Read), бр. лоцман. с.,—185.
Энглиа (Anglia,) бр. г. с.,—66, 136.
Энгло-Калифорниен (Anglo-Californian), бр. трн.,—55.
Эндиен (Indien), фр. в. кр.,—75.
Эндимион (Endymion), бр. кр.,—31, 32.
Эндрью (Andrew), бр. г. с.,—46.
Эндьюренс (Endurance), бр. д.,—86.
Энтрим (Antrim), бр. кр.,—44.
Эребиен (Arabian), бр. трн.,—75.
Эребик (Arabic), бр. п.,—7, 60, 61, 64, 177.
Эриел (Ariel), бр. эс. м.,—47, 106, 244, 283, 284.
Эроп (Europe), фр. в. кр.,—43.
Эрэбис (Arabis), бр. ш.,—83.
Эскот (Ascott), бр. тр.,—250.
Эстюриэс (Asturias), бр. г. с.,—38, 138.
Эттэк (Attack), бр. эс. м.,—34, 47, 162, 207.
Этэлантэ (Atalanta), бр. п.,—47.
Эфис (Aphis), бр. к. л.,—205.
Эфриди (Afridi), бр. эс. м.,—87.

Я

Ярра (Yarra), фр. трн.,—197.
Янки (Yankee), смэк. США,—240.

ГЕРМАНСКИЕ И АВСТРО-ВЕНГЕРСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ [1]

ГЕРМАНСКИЕ:

U-1—68, 255,
U-2—255.
U-4—68,255.
U-5—24, 34, 35, 68.
U-6—63, 68, 174.
U-7—24, 37, 68.
U-8—24, 34, 45, 46, 68.
U-9—6, 24, 28, 29, 31, 32, 34, 47, 63, 68, 256.
U-10—49, 63, 68, 88, 89.
U-11—34, 35, 68.
U-12—10, 34, 47, 54, 68.
U-13—24, 25, 68.
U-14—24, 55, 68.
U-15—24, 25, 29, 68.
U-16—24, 31, 35, 38, 47, 57, 92, 255.
U-17—24, 31, 32, 34, 35, 41, 62, 63, 68, 255.
U-18—7, 10, 24, 30, 35, 59, 68, 142, 181.
U-19—25, 26, 33, 34, 37, 48, 54, 55, 63, 68, 84, 93, 121, 170, 173, 174, 175, 226, 234.
U-20—26, 32, 33, 36, 38, 45, 46, 51, 55, 65, 67, 68, 70, 84, 85, 100, 105, 121, 239.
U-21—25, 26, 27, 34, 37, 53, 68, 70, 72, 73, 74, 75, 110, 117, 124, 140, 141, 149, 163, 190, 192, 215, 218, 255.
U-22—25, 26, 35, 36, 37, 62, 68, 83, 84, 91, 93, 121, 128, 224.
U-23—57, 68, 216.
U-24—25, 33, 34, 36, 49, 51, 59, 62, 67, 68, 89, 91, 121.
U-25—54, 55, 56, 62, 68, 81, 121.
U-26—62, 68.
U-27—26, 33, 34, 35, 45, 46, 59, 60, 62, 68.
U-28—47, 48, 62, 67, 68, 83, 166.
U-29—47, 48, 68.
U-30—26, 36, 44, 45, 46, 56, 68, 105.
U-31—37, 68.
U-32—37, 49, 51, 67, 68, 83, 91, 92, 93, 106, 116, 117, 121, 141, 190, 212.
U-33—48, 49, 65, 68, 75, 76, 110, 112, 149, 190, 192, 196.
U-34—47, 54, 65, 68, 75, 76, 110, 121, 190, 216, 217, 218, 135.
U-35—47, 65, 68, 75, 76, 110, 113, 115, 116, 189, 190, 193, 196, 199, 210, 216, 217, 255.
U-36—56, 57, 68.
U-37—47, 49, 68.
U-38—55, 59, 62, 65, 67, 68, 75, 77, 110, 115, 116, 190, 216.
U-39—54, 55, 59, 65, 68, 75, 76, 110, 112, 113, 190, 212, 255.
U-40—55, 56, 68.
U-41—56, 58, 65, 66, 68.
U-42—68.
U-43—68, 84, 91, 101, 141.
U-44—67, 68, 81, 84, 91, 97, 159.
U-45—68, 84, 97, 120, 172.
U-46—68, 91, 92, 93, 94, 101, 109, 176.
U-47—91, 190, 215, 216.
U-48—97, 101, 182, 183.
U-49—94, 97, 98, 103, 146, 167.
U-50—68, 103, 169, 218.
U-51—68, 89, 91, 93, 94, 147.
U-52—48, 91, 94, 97, 98, 106, 116, 156, 170, 190, 193.
U-53—13, 91, 97, 98, 100, 101, 116, 120, 174, 184, 238, 247.
U-54—242.
U-55—97, 109, 140, 159, 223.
U-56—68, 97, 101.
U-57—68, 103, 106, 121, 154.
U-58—181, 182.
U-59—104, 148.
U-61—227.
U-62—14, 68, 141, 155, 178, 238, 245.
U-63—68, 91, 97, 98, ~~180,~~ 190, 192, 216, 217.
U-64—91, 93, 97, 106, 116, 190, 191, 209, 214.
U-65—68, 97, 98, 106, 116, 190, 216.
U-66—57, 68, 70, 84, 91, 93, 97, 98, 106, 157, 169, 200.
U-67—90, 91, 93, 97.
U-68—57, 67, 68, 84, 89, 97, 128, 215, 242.
U-69—83, 84, 94, 97, 156, 183.
U-70—68, 70, 81, 83, 89, 91, 200.
U-71—68, 89, 92, 112, 190.
U-72—89, 91, 92, 113, 190, 216.
U-73—112, 113, 116, 190, 192, 216.
U-74—83, 91, 92, 113.
U-75—91, 92, 93, 183.
U-76—101.
U-77—95.
U-78—252.
U-80—68, 92, 112, 130, 190.
U-81—121, 149.
U-82—247.
U-83—121, 128.
U-84—128, 222.
U-85—109, 132.
U-86—148, 232, 241, 242.
U-87—121, 177, 185, 222.
U-88—121, 151, 169, 174.
U-89—226.
U-90—227, 232.
U-92—121, 247.
U-93—121, 141, 222.
U-94—182.
U-95—222.
U-96—183.
U-97—121, 255.
U-98—244, 245.
U-99—152.
U-101—121, 152, 153, 227.

[1] Страницы Приложений не указаны.

U-102—247.
U-103—121, 235.
U-104—235.
U-106—169.
U-109—224.
U-110—227.
U-115—102.
U-116—102.
U-117—122, 238, 239, 240.
U-124—255, 256.
U-126—122, 239.
U-133—122.
U-135—252, 253, 254.
U-139—114, 210, 238, 240, 251.
U-140—238, 239, 240.
U-141—251.
U-142—102, 186.
U-150—102.
U-151—13, 150, 175, 176, 231, 238, 239.
U-152—150, 176, 230, 240.
U-153—231.
U-154—231.
U-155—быв. г. торг. п. л. *Дейчланд, (Deutschland)*—174, 175, 230, 240.
U-156—149, 176, 239, 240, 247.
U-157—150, 175, 230, 238, 255.
U-158—122.
U-159—122.
U-160—122.
U-163—122.
U-164—122.
U-172—122.
U-191—122.
U-200—122.
U-169—122.
U-201—122,
U-212—122.
UB-1—68, 72.
UB-2—50, 63, 68, 69, 255.
UB-3—68, 72, 73, 87.
UB-4—50, 59, 68.
UB-5—50, 63, 68, 255.
UB-6—50, 51, 58, 68, 97, 132, 255.
UB-7—68, 72, 73, 74, 110, 117.
UB-8—68, 72, 73, 74, 110, 216, 256.
UB-9—68, 255.
UB-10—50, 67, 68, 82, 87, 160, 250.
UB-11—68, 255.
UB-12—50, 68, 97, 246.
UB-13—50, 68, 87.
UB-14—68, 72, 74, 75, 77, 110, 190, 216, 255.
UB-15—68, 72, 73, 74, 230.
UB-16—50, 68, 97, 230, 236.
UB-17—50, 68, 226.
UB-18—69, 82, 89, 96, 97, 100.
UB-19—97, 106, 128.
UB-20—63, 157.
UB-21—91, 93.
UB-22—89, 91, 93.
UB-23—97, 100, 158, 255.
UB-26—впосл. франц. подв. л. *Ролан Морийо (Rolland Morillot)*—86.
UB-27—91, 92, 100, 157.
UB-29—82, 83, 89, 97, 100, 106, 154.
UB-30—82, 128, 244.
UB-31—235, 246.
UB-32—161, 162.
UB-33—229.
UB-35—97, 224.
UB-36—155, 156.
UB-37—97, 106, 128, 216.
UB-38—225.
UB-39—97, 100, 149.
UB-40—250,
UB-41—177,
UB-42—114, 190, 199, 216, 255.
UB-43—114, 174, 190, 200.
UB-44—114, 147, 195.
UB-45—117.
UB-46—117, 174.
UB-47—69, 82, 114, 117, 141, 174, 190, 200.
UB-48—121, 142, 174, 190, 216.
UB-49—174, 190, 216.
UB-50—174, 190, 216.
UB-51—190, 216.
UB-52—190, 212.
UB-53—174, 190, 214.
UB-54—227.
UB-55—97, 229.
UB-56—97, 184.
UB-57—246.
UB-58—227.
UB-59—250,
UB-61—183.
UB-63—225.
UB-64—242.
UB-65—243.
UB-66—174, 190, 210.
UB-67—190.
UB-68—190, 215.
UB-69—190—210.
UB-70—190, 212.
UB-71—121, 174, 190, 211.
UB-72—102, 236.
UB-74—190, 237.
UB-75—184.
UB-78—235,
UB-81—183.
UB-82—234.
UB-83—248.
UB-85—234.
UB-87—102.
UB-88—123.
UB-89—255.
UB-90—252.
UB-103—246.
UB-104—247.
UB-105—190, 216.
UB-107—243.
UB-108—243.
UB-109—246.
UB-110—242.
UB-113—248.
UB-115—248.
UB-116—252.

UB-119—237.
UB-123—252.
UB-124—242.
UB-127—247.
UB-128—190, 216.
UB-129—190, 216.
UB-132—123.
UB-170—122.
UB-205—122.
UC-1—50, 58, 59, 68, 157.
UC-2—50, 58, 59, 66, 68.
UC-3—50, 58, 59, 68, 86.
UC-4—63, 68, 250.
UC-5—50, 59, 66, 68, 89, 237.
UC-6—50, 59, 68, 172.
UC-7—50, 59, 68, 96, 104, 147.
UC-8—66, 68, 255.
UC-9—50, 66, 68.
UC-10—68, 104.
UC-11—50, 54, 58, 68, 241.
UC-12—68, 72, 75, 77, 110, 111.
UC-13—68, 72, 74.
UC-14—68, 72, 74, 110, 111, 112, 177, 190, 193.
UC-15—68, 72, 74, 110, 117, 181.
UC-16—104, 177.
UC-17—129.
UC-18—132.
UC-19—106, 147
UC-20—13, 115, 190, 216.
UC-21—160, 172.
UC-22—115, 116, 190, 216.
UC-23—115, 190, 199, 216, 255.
UC-24—115, 190, 200, 201, 215.
UC-25—115, 190, 201, 216.
UC-26—148.
UC-27—190, 216.
UC-29—149.
UC-30—139.
UC-32—127.
UC-33—104, 172.
UC-34—115, 190, 216.
UC-35—115, 190, 212.
UC-36—149.
UC-37—190, 196, 216, 255.
UC-38—190, 205.
UC-39—127.
UC-40—255.
UC-41—162.
UC-42—172.
UC-43—131.
UC-44—127, 160, 172.
UC-45—132.
UC-46—127.
UC-47—182, 184,
UC-48—228, 237, 255.
UC-49—122, 246.
UC-50—225.
UC-51—181.
UC-52—155, 190, 198, 199, 216.
UC-53—190, 214, 216.
UC-54—190, 216.
UC-55—154, 172.
UC-56—225, 237, 255.
UC-58—176.
UC-60—176.
UC-61—158.
UC-62—177.
UC-63—180.
UC-64—241.
UC-65—154, 158, 181.
UC-66—154.
UC-67—190, 197, 198, 216.
UC-68—139.
UC-69—183.
UC-70—70, 244, 246.
UC-71—160, 161, 255.
UC-72—172.
UC-73—190, 192, 198, 211, 216.
UC-74—190, 216, 255.
UC-75—149, 237.
UC-76—148.
UC-77—154, 243.
UC-78—235.
UC-79—122, 177, 229.
UC-84—122.
UC-91—255.
UC-118—122.
UC-119—122.
UC-152—122.
UF-1—122.
UF-20—122.

АВСТРО-ВЕНГЕРСКИЕ:

I/U-1—200, 219.
II/U-2—219.
III/U-3—74, 102, 219.
IV/U-4—71, 72, 74, 195, 200, 219.
V/U-5—71, 74, 219.
VI/U-6—112, 114, 195, 200, 219.
VII/U-7—219.
VIII/U-8—219.
IX/U-9—219.
X/U-10—72, 219.
XI/U-11—72, 74, 219.
XII/U-12—70, 71, 74, 219.
XIII/U-13—219.
XIV/U-14—71, 219.
XV/U-15—72, 114, 219.
XVI/U-16—72, 114, 115, 219.
XVII/U-17—72, 114, 199, 219.
XVIII/U-18—199, 200, 219.
XIX/U-19—199, 200, 219.
XX/U-20—115, 147, 195, 200, 219.
XXI/U-21—219.
XXII/U-22—219.
XXIII/U-23—200, 210, 219.
XXIV/U-24—219.
XXV/U-25—219.
XXVI/U-26—219.
XXVII/U-27—200, 219.
XXVIII/U-28—215, 219.
XXIX/U-29—219.
XXX/U-30—195, 199, 219.
XXXI/U-31—215, 219.
XXXII/U-32—200, 219.
XXXIII/U-33—219.

XXXIX/U-39—219.
XL/U-40—200, 211, 219.
XLI/U-41—200.
XLIII/U-43—200, 219.
XLIV/U-44—219.
XLVI/U-46—219.
XLVII/U-47—200, 219.
XLVIII/U-48—219.
LI/U-51—219.
LIII/U-53—219.
LIV/U-54—219.
LIX/U-59—219.
CI/U-101—219.
CVII/U-107—219.

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Гидрофоны—86, 96, 126, 147, 153—154, 163, 166, 169, 202, 205, 209, 211, 214, 223, 245, 250.

Глубинные бомбы—96, 106, 114, 115, 126—127, 142, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 156, 157, 159, 162, 164, 172, 178, 181, 182, 185, 191, 195, 202, 203, 205, 209, 210, 211, 212, 214, 217, 224, 225, 226, 227, 228, 234, 237, 239, 242, 243, 244, 246, 247, 248, 251.

Госпитальные суда—119—120, 137—139, 197, 198, 222—223, 241, 242 (см. также госпитальные суда среди др. судов в алфавитном указателе).

Госпитальные транспорта—138, 139, 245.

Заблокирование: баз г. п. л., предложение на конференции союзников в Лондоне в сентябре 1917—171; Зеебрюгге и Остэнде—179—180, 229.

Классы и типы г. п. л.—25, 26, 47, 50, 58—59, 63, 66, 67—69, 70, 72, 74—82, 88—89, 95—96, 100—101, 102, 103, 114, 115, 121, 122, 123, 132, 139, 148, 150, 166, 174, 190, 192, 199—200, 207, 233, 235 (см. также Приложения II, III и IV).

Конвои и эскорты—невозможность проведения из-за неимения кораблей для эскорта—126; выяснение и обсуждение возможности проведения системы к.—143—146; проведение системы к.—145—146; опасность атак во время сбора и выстраивания судов—163; описание атаки на к. Херзингом—163—164; пополнение эскортных кораблей—171—172; скандинавский конвой—129—130, 145, 185, 234; задержка в проведении системы к. вызвана отсутствием кораблей с достаточной скоростью хода для эскортирования—220; объяснение Шеером недостаточно успешных действий подводных лодок против к.—231—232; опыт Арно-де-ля-Перьера атаки к.—251; число и тоннаж судов, проведенных в к.—258, 259.

Конвои и эскорты в Средиземном море—система зон—78—79; стремление ускорить проведение системы к. (1916)—188—192; проводка судов в эскортируемых группах—194; проведение системы к. между Мальтой и Александрией (1917)—202—203; успех рейсов Гибралтар—Александрия, Гибралтар—Италия—204; „Сквозные" конвои (Великобритания—Порт Саид), экономия тоннажа—206.

Конференции:

Антанты—в Париже (дек. 1915)—188; в Корфу (апр. 1917)—191, 194—196; в Лондоне (сент. 1917)—171—172.

Германские (в дек. 1915)—80; в Плессе (авг. 1916)—102, 186; критика Гайером—102, 103.

Мины—26, 30, 33, 35, 45, 50, 51, 54, 58, 59, 62, 65—67, 69, 81, 83, 86—89, 91—94, 96, 99, 101, 103—105, 111, 112, 117, 123, 124, 126, 127, 128—132, 138, 139, 147, 148, 151, 154, 158—160, 162, 163, 166—172, 177—179, 181, 183—186, 192, 196, 199, 201, 204, 205, 218—219, 223—224, 226, 233—235, 238—244, 252, 257—258.

Мир—предложение Германии (дек. 1916)—106; предложение Германии (дек. 1917)—118; заключение перемирия—254.

Объявление войны Великобританией Германии — 23; Италией Австро-Венгрии — 70, 72; Великобританией Болгарии—76, 79; Румынией Австро-Венгрии—102; Италией Германии—111; США Германии—120, 133.

Патрули—26, 45, 46, 51—52, 66, 67, 72, 86—88, 114, 118, 121—127, 129, 135, 143, 145, 149, 154, 157—158, 172, 179, 180, 182, 188—189, 193—195, 202—203, 205, 208—209, 213, 217—220, 221, 224, 226, 232, 234, 235, 236, 241, 246, 248.

Перемирие с Болгарией—215, 217; предложение Германии (окт. 1918)—215; предложение Австро-Венгрии—216, 217; с Турцией—216, 217; с Германией—250, 254.

План достижения конца войны в **шесть месяцев посредством неограниченной подводной войны**—80, 106—107, 123, 125, 134, 153, 166, 187, 248.

Подводная война Германии против торговли—намерения Германии до

войны по английским и германским источникам—39—41; записка Фишера—40; записка Блюма—40—41; обсуждение и требование ведения п. в. п. т. флагманами Флота Открытого моря—41—42; северо-западные европейские воды: инструкция командирам подводных лодок — 44; неприкосновенность нейтральных судов—44; приказы начать атаки торговых судов—44; приказы щадить крупные суда с пассажирами и нейтральные—53; возникновение разногласий, выход подводных лодок приостановлен—64; новые инструкции и приказания о ведении п. в. п. т.—64—65; приказы о приостановлении п. в. п. т. вокруг Британских о-вов—64, 65; возобновление нападений в Английском канале—67; начало подводной кампании в Средиземном море—75, 77—78; протест США—79; приказ соблюдать правила призовой войны—78; кайзер и мор. ген. штаб отсрочивают начало неограниченной войны—81; приказ о возобновлении п. в. п. т. без ограничений—82; кайзер откладывает начало неограниченной войны—83; отозвание подводных лодок, находившихся в море—85, 88; приказание следовать требованиям международного права—85; предложения измененных форм п. в. п. т.—90; оборонительно-вооруженные суда не должны подвергаться атаке—94, 97; возобновление крейсерской войны—94, 100, 103; предложение на конференции в Плессе (авг. 1916) начать неограниченную войну, начало откладывается—102; Шеер торопит начало неограниченной войны—106; решение начать неограниченную войну—106; подсчет британского и нейтрального тоннажа и предсказание потерь от неограниченной войны—106, 107; записка германского морского министерства и мнение 9 представителей деловых кругов—107; приказ атаковывать оборонительно-вооруженные суда без предупреждения—109; германская нота США от 31 января 1917 г. о начале неограниченной войны—118; начало действий против торговли без ограничений—120; приказания прекратить все нападения на торговые суда—250.

Позиции г. п. л. у Гельголанда—23; 17 мая 1915 г., во время заградительной операции *Гамбурга* на Доггер-банке—54; 19 июня 1915 г. в Северном море—55; по плану операции бомбардировки Сэндерлэнда в мае 1916 г.—91; до, во время и после Ютландского боя—92—94; на протраленных фарватерах в Гельголандской бухте в июле—авг. 1916 г.—94; при выходе Флота Открытого моря 18—19 авг. 1916 г.—97—98.

Постройка тоннажа—135—136.

Потери и наличие в строю г. п. л.—39, 67—69, 89—90, 121, 123, 186, 207, 222, 256 (см. также Приложение III).

Правительство США — разногласия с британским правительством—43; протесты и ноты относительно ведения подводной войны против торговли—43, 53, 78, 79, 80, 85, 101; протест против использования флага США—43; протест и ноты относительно британской и союзной блокады—67, 80; разрыв дипломатических отношений с Германией—120—121; объявление о вступлении США в войну—133—134.

Программы постройки г. п. л.—39. 121—122, 166, 186, 233, 249 (см, также Приложения II, III и IV).

Противолодочные мероприятия и средства—инструкции британского адмиралтейства капитанам торговых судов—48; мины—см. мины; глубинные бомбы—см. глубинные бомбы; гидрофоны—см. гидрофоны; сети—см. противолодочные сети и баражи; баражи—см. противолодочные сети и баражи; искажающая окраска судов—126, 146; привязные аэростаты—146, 209; ложные заграждения (у Мальты)—196.

Противолодочные сети и баражи—Дуврский пролив—36—37, 39, 45, 46, 49, 51, 54, 67, 73, 86—88, 104—105, 109, 158—159, 178—180, 183, 184, 221, 224—226, 227—230, 235, 241, 246; Отрантский пролив—109, 110, 112, 114, 115, 171, 195, 196, 199, 200, 201, 205, 208, 209, 213, 214, 217, 218.

Северное заграждение—159, 243, 247, 248.

Суда-ловушки—44, 55—62, 95, 132, 180, 183, 240 (см. также суда-ловушки среди названий судов в алфавитном указателе).

Тоннаж (торговый), потери—38, 69, 78, 80, 89, 103, 106—107, 116, 121, 124, 125, 129—130, 133, 135—137, 139, 140, 151, 156, 165, 167, 178, 184—185, 187, 188—189, 191—192, 196—197, 201, 202, 204, 206, 215, 218, 225, 229, 232, 237, 245, 248—249, 256—257, 258.

ОБ'ЕДИНЕННАЯ
БИБЛИОТЕКА
И. К. П.

Содержание

Стр.

А. П. Александров. Операции германских подводных лодок в мировую войну 1914—1918 гг. (Вместо предисловия) — 5

Предисловие к английскому изданию — 21

Глава I. Новое оружие в войне на море (Август 1914 г.— февраль 1915 г.) — 23
Глава II. Опыт и ошибка. Первый период войны против торговли (Февраль—сентябрь 1915 г.) — 39
Глава III. Средиземное море. Начало подводной кампании (1915 г.) — 69
Глава IV. Война ограничений и передышка (Январь—май 1916 г.) — 79
Глава V. Подводная лодка как оружие для боевых действий (Май—сентябрь 1916 г.) — 90
Глава VI. Возобновление крейсерской войны (Октябрь 1916 г.—февраль 1917 г.) — 102
Глава VII. Средиземное море. Усиление подводной угрозы (1916 г.) — 109
Глава VIII. Кризис (Февраль—апрель 1917 г.) — 118
Глава IX. Борьба за господство (Май—сентябрь 1917 г.) — 143
Глава X. Подводная угроза на ущербе (Сентябрь—декабрь 1917 г.) — 165
Глава XI. Борьба в Средиземном море (1917 г.) — 187
Глава XII. Освобождение Средиземного моря (Январь—ноябрь 1918 г.) — 207
Глава XIII. Крушение вместо мирового владычества (Январь — ноябрь 1918 г.) — 220
Глава XIV. Капитуляция — 254

Приложения
I. Триумф конвоя — 259
II. Краткая история развития германских подводных лодок с 1904 по 1914 гг. — 260
III. Постройка и потери германских подводных лодок — 266
IV. Постройка и потери австро-венгерских и турецких подводных лодок — 294
V. Материалы, использованные авторами — 299

Алфавитно-предметный указатель — 301

Карты:
1. Северное море и район Британских островов.
2. Средиземное море.
3. Зоны подводной блокады.
4. Северное море (позиции подводных лодок 19 августа 1916 г.).
5. Дуврский бараж.
6. Отрантский бараж.

К печати подготовили: Редактор *Г. Лохтин*. Техн. редактор *А. Бабочкин*. Корректор *В. Хенох*.
Выпускающий *Ф. Виноградов*. Сдано в набор 27/IX 1934 г. Подписано к печати 19/III 1935 г.
Формат $62 \times 94^{1}/_{16}$. 19,75 печ. листов+1 вклейка. (30,77 авт. л.). Бум. л.—10. 216.000 зн. в 1 бум. л.
Цена книги 6 руб., переплет 1 руб. 25 к.

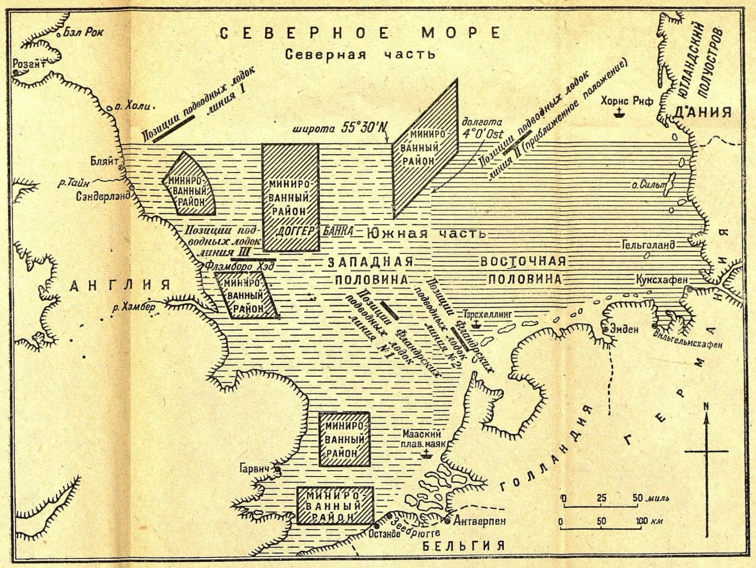
Ленгорлит № 4653. Огиз № 248. Заказ № 3913. Тираж 6000 экз.

ЛОЦТ Наркомобороны СССР им. Клима Ворошилова (Ленинград, ул. Герцена, 1).

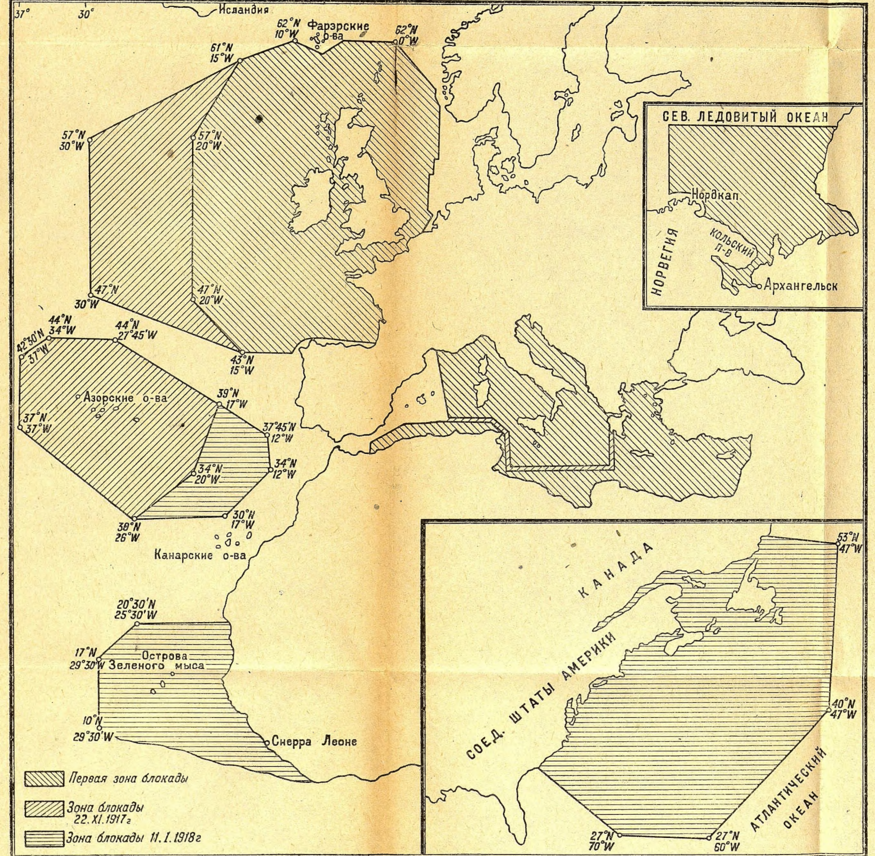
Карта 1. Северное море и район Британских островов

(Названия подводных лодок на этой и других картах указывают места их гибели, интернирования, сдачи и т. п.)

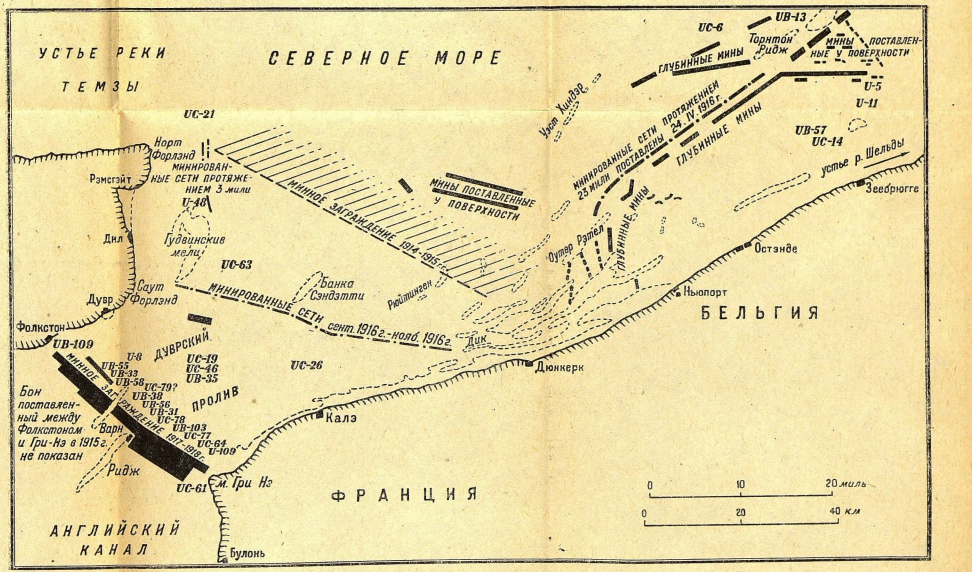
Карта 2. Средиземное море



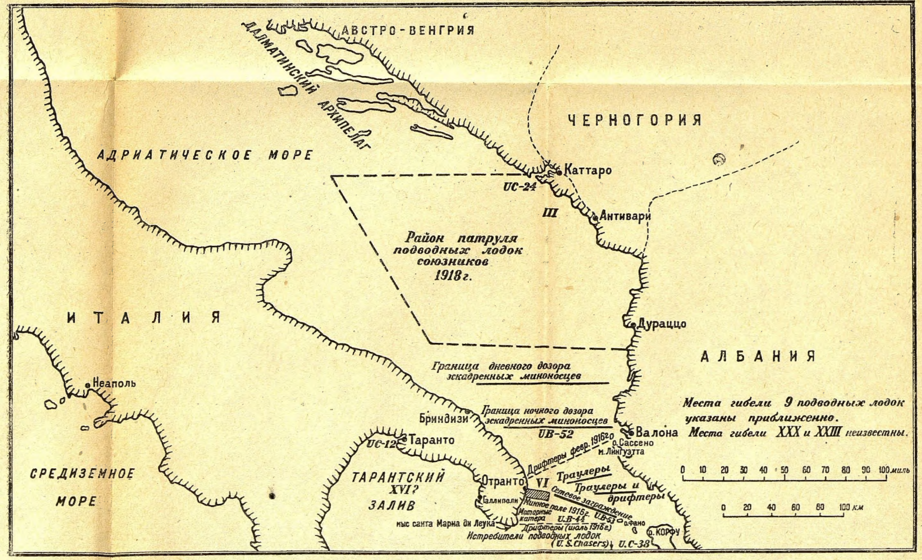
Карта 4. Северное море (позиции подводных лодок 19 августа 1916 г.)



Карта 3. Зоны подводной блокады



Карта 5. Дуврский бараж



Карта 6. Отрантский бараж